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

REUNIÃO
21/09/2015 - 11ª - Comissão de Especialistas de
Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica 2015

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, bom dia!

Por favor, vamos tomando assentos. Hoje nós teremos um dia muito profícuo pela frente. Aqueles que eu não cumprimentei, que estão lá nas galerias, bom dia, senhores! À imprensa aqui presente, aos demais...

Antes aqui da abertura, nós tínhamos uma expectativa de oitiva do pessoal da Comissão de Valores Mobiliários. Parece que tivemos um atravancamentozinho na comunicação e parece que tinha havido uma confirmação de que a CVM viria...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Obrigado. Cade.

Parece que tinha havido uma confirmação de que o Cade viria, mas parece que não estaria disponível para a data. Mas, hoje, nós temos a felicidade de o Cade estar aqui.

Então, se os senhores concordam, para que o Cade já possa falar a respeito da abertura de capital, acho que nós podemos convidar o representante do Cade para compor a Mesa. O.k.? *(Pausa.)*

Dessa forma, senhores, havendo número regimental, declaro aberta a 11ª Reunião da Comissão de Especialistas, destinada a apresentar anteprojeto de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Informo que esta reunião será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania - tudo minúsculo e emendado -, e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Conforme a convocação para esta reunião, nós teremos a apresentação dos grupos: a questão de aeronavegabilidade, VANTs e aviação experimental. Nós teremos a apresentação do engenheiro Celso e do engenheiro Marcos.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Só do Celso hoje? O.k., Marcos.

Aliás, pessoal, Marcos, novamente bem-vindo! É oficialmente um membro. Batalhou bastante para estar aqui merecidamente!

Depois, teremos a atualização da tabela de contribuições e consideração da relatoria.

Nós temos aqui presente o Esteves, do Cade. Nós estamos aqui tendo um grande debate, inclusive não apenas na nossa Comissão, mas também em várias outras, na própria Comissão de Infraestrutura do Senado também há outros projetos de lei que estão prevendo a abertura de capital já na integralidade de 100%. Dessa forma, eu gostaria, então, de passar a palavra ao Luiz Alberto Esteves, para que ele faça, por 20 minutos, as considerações do Cade a respeito da abertura de capital estrangeiro.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES - Bom dia a todos!

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer o convite de participar aqui da Comissão. E a ideia é fazer uma breve apresentação de quais são os prováveis, pelo menos teoricamente, impactos da abertura de capital estrangeiro. E acho que o primeiro ponto a ser esclarecido, que a gente vai tratar essa questão sob a ótica concorrencial, a ótica antitruste, e, de partida, eu acho que já é bom esclarecer que, na questão antitruste, dado um conjunto de parâmetros, qualquer possibilidade de ingresso de novos *players* é satisfatória e é bem-vinda - o ponto é esse conjunto de parâmetros.

Então, o Cade, ele respeita e trabalha com total cooperação com agentes reguladores. Nós sabemos que cada setor, cada mercado tem as suas especificidades, as suas idiossincrasias. Alguns setores apresentam falhas de mercado que demandam regulação, têm agente regulador específico.

É questão de segurança, é questão de assimetria de informação, de externalidades. Por conta disso, você tem um conjunto de agências reguladoras. E cabe a essas agências reguladoras dar os parâmetros de quais *players* estão habilitados a trabalhar.

Dado esse conjunto de parâmetros, a análise de antitruste é que, dentro desse conjunto de parâmetros, quanto maior o número de *players* disponíveis, melhor. Então, é claro que, atendendo aos critérios de segurança, de regulação daquele específico setor, um número maior de *players*, ele é sempre bem-vindo. E por vários motivos - e aqui vou falar um pouco deles, eu vou falar o objetivo, a motivação da apresentação aqui, quais são os efeitos que geralmente a gente tem verificado em caso de abertura para fusões e aquisições, para casos de conduta, que é conduta em lateral, ou cartéis, o que é que ocorre na prática, atualmente, nas fusões e aquisições do setor no Cade e também o que tem sido observado de conduta, e aí a gente passa para as conclusões.

Bom, o objetivo aqui, como mencionei, é fazer um pouco dessa discussão, verificar possíveis implicações tanto em termos teóricos quanto empíricos de uma eventual abertura de capital, de possibilidade de capital internacional no setor, e como o Cade, pelo menos o Departamento de Estudos Econômicos, que é um setor técnico do Cade, que dá suporte tanto para a superintendência como o tribunal, ele tem avaliado essa questão.

Pode passar para o próximo.

Bom, o primeiro passo diz respeito a quais são as possibilidades que são aventadas na eventual abertura em caso de fusão e aquisição. Não é? É uma das tarefas do Cade a análise das fusões e aquisições.

Então, é claro que você criar uma barreira, uma restrição acerca de nacionalidade, ela gera barreiras à entrada. Isso daí é claro. E, às vezes, é deliberadamente feito por conta disso. Do mesmo modo que uma abertura para capital estrangeiro, ele é a maior queda das barreiras e potencial competitividade, claro, porque os consumidores esperam que haja redução de preço, potencialidade de aumento do número de oferta de voos, e por aí vai.

Agora, o ponto central é que, geralmente, no antitruste, o foco tem sido muito: abre-se o mercado, e você tem aquela análise clássica de que o preço cai, a quantidade aumenta, num maior número de *players*, a concorrência aumenta. Isso, em geral, o.k., é esperado, mas, no nosso caso, e para operacionalidade do dia a dia de uma autoridade antitruste, ela é um pouco mais do que isso. Isso, porque, na realidade, uma eventual barreira de entrada, ela não só limita a concorrência, mas ela acaba, de alguma maneira, trazendo algumas implicações para os próprios players que já estão disponíveis no mercado, aqueles que a gente chama incumbência, aquelas que já estão no mercado e que já operam.

Pode passar para o próximo eslaide, por favor.

O que acontece? Gera barreira de saída, porque muitas vezes a empresa que está no mercado, por algum motivo, ou estratégico ou por algum problema financeiro, decide sair do mercado e fazer a venda dos ativos de que dispõe. Se você tem uma limitação muito grande de entrada, poucas empresas ou um número menor de empresas estará disponível para fazer a aquisição daqueles ativos.

Para quem está vendendo o ativo, isso é muito ruim, porque o número de *players* dispostos a comprar, seja o que atende os critérios regulatórios ou que atende o critério antitruste, fica muito limitado. A barganha fica reduzida. E provavelmente ele vai ter como implicação vender o ativo a um preço menor do que eventualmente poderia ser vendido, no caso de um número maior de *players* com disponibilidade de compra.

Então, isso não gera só um custo de entrada, gera um custo de saída. O problema é que esse custo de saída de alguma maneira, na medida do possível, acaba sendo precificado, ele vai para o preço. De alguma maneira com esse risco maior, ele vai para o preço, aumentando uma coisa que a gente chama ...

E é interessante, porque é um setor que, comparado a outros, não deveria ter um custo que a gente chama de custo afundado. Custo afundado é um custo que você desembolsa, faz um investimento grande e depois você não consegue recuperar. Por exemplo, um grande investimento em marcas: se você sair do mercado, e não vender a marca, você perde dinheiro,

porque aquele investimento, enquanto a empresa operou, você conseguiu, mas, quando ela deixou de operar, você já não tem nenhum retorno com aquele ativo.

Então, isso acaba gerando um custo afundado ou um custo não recuperável, quando o custo poderia ser recuperável. Essa é um implicação clara de que uma eventual redução de *players* não afeta só a entrada, afeta a saída, podendo haver implicações também para aqueles que são os incumbentes.

Pode passar.

O que acontece é que, por conta disso, e ainda focando nos incumbentes, você acaba tendo uma dificuldade adicional, porque aquelas empresas que já estão operando no mercado, e não estou nem falando naquelas que eventualmente possam entrar, podem operar num determinado conjunto de mercados, porque uma crise econômica, por exemplo, acaba tendo um impacto bastante complicado. Isso, porque uma empresa que opera em determinado país, e esse país esteja passando por dificuldades econômicas, diferentemente de outros países que não estejam passando pela mesma dificuldade, se você concentra o espaço de manobra no âmbito doméstico, não aceitando a possibilidade de empresas de outras regiões que não estão passando a mesma dificuldade ingressarem, o espaço de manobra para lidar com esse choque macroeconômico é muito menor.

A possibilidade da abertura de mercado faz com que empresas que estejam bem de caixa, operando em lugares que não estejam com crise possam aproveitar a oportunidade e ingressar no mercado, inclusive cooperando com a empresa que eventualmente está passando por uma situação às vezes momentânea de caixa. O que acontece é que você pode de tal maneira se engessar que uma situação momentânea de caixa pode virar uma dor de cabeça, porque o grau de liberdade para você manusear o fluxo de caixa, com essa restrição de obtenção de capital externo, fica bastante... É uma situação bastante complicada, ou seja, ela gera um risco maior do que o necessário. E todo risco é precificado de alguma maneira ou não.

Então, esse risco macroeconômico ou esse risco de especificidade acaba de alguma maneira ou sendo repassado para o preço ou gerando um risco maior para as empresas que já estão disponíveis e que poderiam gerenciar melhor o seu caixa, com a possibilidade de conseguir um parceiro, um sócio. E por aí vai.

Em tese, essa livre mobilidade de capitais pode mitigar esse risco e reduzir custos operacionais nas companhias, bem como, as tarifas cobradas dos consumidores finais e por aí vai.

Próximo, por favor.

Uma problemática operacional é que essa restrição acaba gerando um nível muito elevado de concentração de mercado que para a autoridade antitruste acaba tendo uma implicação séria, principalmente, quanto a como você vai efetuar o que a gente chama de remédios estruturais, ou seja, imagina que haja uma concentração muito elevada já no mercado, e os *players* que estão no mercado, por algum motivo, estão sofrendo alguma crise ou alguma eficiência que faça com que elas tendam a se concentrar. Quando uma concentração é muito elevada, a autoridade antitruste faz um escrutínio maior e muitas vezes sugere remédio antitruste, ou seja, parte do ativo seja vendido para compensar uma concentração muito elevada. Quando há esse grau de concentração e essa barreira à entrada, esse remédio estrutural fica muito limitado, e a gente acaba tendo que partir para remédios comportamentais.

Na prática, remédios comportamentais são muito ruins. Em geral, porque é muito difícil o monitoramento, é muito caro e tem o que a gente chama de *third-party enforcement* muito complicado, ou seja, você pode chegar e, por meio de um acompanhamento comportamental, querer rever uma operação, só que é muito difícil provar isso. E nenhum juiz do mundo vai autorizar uma revisão de uma operação com base em questões comportamentais, que é difícil, inclusive, de olhar, difícil ver isso. Ele contrata um bom advogado, ele consegue fazer com que a operação, mesmo sendo danosa, tenha seus efeitos, e a gente não consegue sequer levar essa informação para uma terceira parte que seria judicial.

Então, isso obriga o quê? Quando você não tem um escopo muito grande de desinvestimento de ativos físicos, geralmente, os remédios comportamentais são muito ruins e cabe à autoridade antitruste recorrer a um recurso que a gente chama *failing firm*, ou seja, você aceita uma concentração enorme, porque a outra opção disponível é a de uma das empresas quebrar, que foi muito o que aconteceu no Canadá.

No Canadá, aconteceu isso. Autorizaram a fusão, porque não havia comprador, havia uma restrição. Foi uma concentração altíssima, mas, para você conseguir fazer com que uma empresa não desaparecesse por conta de quebra, você autorizou uma concentração desproporcional.

É muito ruim para a autoridade antitruste recorrer a isso, porque esse é um argumento muito utilizado. Sadia/Perdigão, por exemplo, foi um caso em que se utilizou esse argumento, e é um argumento que não é muito desejável por vários motivos. Talvez em casos extremos se aceite isso, mas, uma vez que você aceita, há um problema reputacional, porque todo mundo começa a colocar aquilo como um ponto central, sendo que você tem outros compradores que não aquele que geram uma concentração tão elevada.

Próximo, por gentileza.

E aí o caso de conduta. Um problema claro da restrição à entrada, que gera grande concentração... E a grande concentração, muitas vezes, acaba gerando paralelismo de preço e alguma colusões que nem são cartéis, mas, na realidade, são tão poucos *players*, estão diariamente por conta de vários outros fatores se interagindo. E o sistema de preços na Aeronáutica é muito claro, não é uma coisa tão escondida, de modo que esse paralelismo fica muito tranquilo.

E gera-se um problema adicional que você acaba reduzindo a probabilidade de ingresso de um *maverick*. E *maverick*, na literatura, são firmas conhecidas por perseguirem estratégias bastante agressivas e não alinhadas a acordos colusivos.

Então, o que acontece? Mesmo que essas empresas não estejam em um cartel, mas, por conta de paralelismo, um *maverick* entra no mercado e ele acaba rompendo essa lógica de precificação, que, de alguma maneira, pode ficar acomodada. Então, esse é um ponto.

E o que é mais importante, porque o m*averick* não precisa entrar, ele só precisa ser uma ameaça crível. Ele não precisa entrar de fato, basta a possibilidade de ele estar, você aumentar o preço e isso viabilizar a entrada dele com uma taxa de lucro razoável, isso já é uma ameaça. Então, ela não precisa de fato ocorrer; é uma questão mais reputacional do que de fato uma entrada.

Pode passar.

O que a gente tem verificado, por exemplo, na literatura, a respeito de caso de conduta, quando da abertura de capitais? É claro que essa abertura também pode ocorrer e ela pode trazer, inclusive, do mesmo jeito que pode trazer benefícios, pode trazer efeitos colaterais, eventualmente, colaterais na teoria, que, por exemplo, é haver disputa de preços predatórios e coisas dessa natureza. Embora, na prática, isso não necessariamente ocorra.

O que a literatura, acerca da abertura de entrada tem mostrado, é que as tarifas não tendem a reduzir significativamente. Aliás, na grande maioria dos mercados, o que ocorre é que as tarifas não tendem a aumentar muito, mas aumenta muito a dispersão, ou seja, as empresas, após regulamentação, buscam mais trabalhar com a discriminação de preços ou diferenciação de produtos do que uma queda dos preços. No caso da Aeronáutica, aconteceu isso, Estados Unidos, Canadá.

No caso dos táxis, acabei de fazer um trabalho analisando, e em alguns lugares aumenta, ao invés de reduzir; aumenta a dispersão. O que não significa uma perda de bem-estar para a sociedade, mas, na realidade há uma maior diversificação de produto.

As médias tarifárias, no caso do setor aeronáutico, reduziram, mas o que aconteceu de maior impacto realmente foi a dispersão das tarifas. Isso não quer dizer que todo mundo se deu bem. Algumas tarifas aumentaram em detrimento de várias outras que caíram. Nos Estados Unidos, 80% dos consumidores tiveram queda e 20%, que eram as corporativas, aumentaram. Então, houve uma dispersão.

Há um fato interessante, e é claro que isso depende da estrutura regulatória, mas, o que se observou foi uma desconcentração e depois uma volta para o mesmo nível de concentração. Só que voltou em parâmetros melhores, porque uma coisa é a concentração num determinado aeroporto, a empresa A e B, as quatro empresas tinham 80%, depois isso desconcentrou; voltou a 80%, mas com uma capilaridade muito maior e uma diversificação maior de produtos. Então, de alguma maneira, não quer dizer que voltou para a estaca zero; voltou em termos de concentração, mas os produtos e as tarifas disponíveis tiveram uma maior capilaridade.

E os níveis de qualidade e segurança, que são fatores primordiais, quando você realmente está olhando para a entrada - em qualquer setor, você vai ter uma preocupação da capacidade dos entrantes conseguirem ter um compromisso crível com a qualidade, com a segurança do serviço -, elas acabaram não sendo comprometidas. Existiu até algum grau de avanço tecnológico que propiciou isso.

Agora, na prática, o que está acontecendo com as fusões e aquisições de setor no Cade? Tem havido uma tendência de aumento de casos complexos envolvendo acordo de compartilhamento de voo, principalmente o que a gente chama *codeshare*. Na realidade o que acontece é o seguinte: o Cade, no final do ano passado, soltou uma resolução informando que, quando há acordos dessa natureza, que são inferiores a dois anos ou que geram menos de 20% de concentração, eles sequer precisam ser submetidos ao Cade. O problema é que quase todos os *codeshares* estão sendo submetidos ao Cade pelo grau de concentração que já alcançaram. A maioria dos acordos vai envolver algum mercado que já passa de 20%.

Agora, mesmo quando é submetido, o Cade tem um protocolo, ele recebe o ato no que a gente chama de triagem, em que muitas vezes o caso é sumariamente aprovado sem grandes complexidades. Mas, mesmo assim, há casos que estão sendo submetidos, há uma tendência crescente de submissão e há uma tendência crescente de complexidade do caso, ou seja, ele passa pela triagem, a triagem não se sente tranquila para fazer a operação sumária e tem ido para um escrutínio maior ainda, ou seja, tem havido uma tendência de concentração cada vez maior mesmo.

Pode passar para o outro caso.

E, nos casos de conduta, desde 2013, tem crescido o número de reclamações acerca de majoração de preço e paralelismo das companhias aéreas. Os casos têm sido arquivados por insuficiência de provas, porque é muito difícil também você saber o que é paralelismo, onde é cartel. Para isso basicamente é necessário prova direta.

Os indícios que foram disponíveis, ou que se conseguiram avançar até o momento, não caracterizam cartel. Então, tem sido arquivado, mas tem sido uma preocupação do Cade, porque, de 2013 para cá, o número de reclamações tem aumentado. E a gente tem feito um esforço junto com a Anac, para olhar cada vez com mais calma para esse tipo de setor.

Pode concluir.

Acho que basicamente as conclusões são essas. A expectativa de abertura em geral é positiva, não só pela entrada propriamente dita, não do que vai necessariamente desconcentrar o mercado, mas a tendência é que a própria possibilidade de entrada já consiga disciplinar preço, gerar uma concorrência mais sadia. O que a gente tem verificado na prática é realmente aquilo que já foi mencionado, que é um aumento da concentração. E tem havido um aumento significativo de reclamações acerca de paralelismo de preço e aumento de tarifas nesse setor.

Então é basicamente isso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bom, já temos até inscritos.

Agradeço as considerações. Espero que isso, inclusive, sirva para vários outros... Aqui hoje, no Senado, estamos tendo vários debates a respeito da questão da abertura de capital.

Há vários outros projetos de lei, inclusive do Senado. A Comissão se adiantou, já ouviu a Comissão de Valores Mobiliários, já ouvimos agora o Cade. E espero que este trabalho aqui também sirva até mesmo para que os Senadores possam apressar suas conclusões, porque realmente estou sentindo que o Brasil precisa de novas oportunidades.

Dessa forma, já temos um inscrito. Vamos abrir os debates por vinte minutos.

Dorieldo.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Dorieldo, Vice-Presidente.

Dr. Luiz Alberto, parabéns! A explanação foi muito a contento.

Eu tenho duas perguntas e vou ser rápido. A primeira, sobre a livre mobilidade de capitais e a mitigação de riscos. Num dos eslaides eu li que o risco é precificado e é transferido ao passageiro, porque, uma vez que ele é precificado, ele é transferido no preço.

A pergunta que vem daí é que a abertura plena de capital, em hipótese, tende a reduzir o custo das passagens aéreas? Detalhe, preste bem atenção à pergunta: eu não falei reduzir o preço, porque o preço é aquilo que vai para o consumidor final. A minha pergunta é se tende a reduzir o custo, que é lá na estrutura contábil da empresa aérea, porque a empresa aérea pode estar precisando de caixa, precisando de lucros, e nesse caso ela não reduz o preço, mas reduz o custo, e isso é saudável, porque facilita a sobrevivência dela. Essa é a primeira pergunta.

Segunda pergunta: sobre o conceito de *failing firm*. No caso do Brasil, da compra que a GOL fez da Varig e da Webjet, pode-se considerar esse fato uma hipótese de *failing firm*?

São essas duas perguntas. Obrigado, Presidente.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES - Em relação à primeira pergunta, não, eu não tenho dúvida de que os custos serão reduzidos. Eu acho que por vários motivos, mas o primeiro é o seguinte, principalmente associado com o risco. Acho que o primeiro fato é você possibilitar, em choques macroeconômicos, na possibilidade de eventuais crises, você ter maior oportunidade de obtenção de sócios, de capital de várias naturezas, você ter um portfólio de produtos disponíveis para lidar com eventuais crises de caixa.

Isso automaticamente traz, pelo menos teoricamente, uma redução de riscos. E essa redução de riscos possibilita você ter uma redução de custos. Esse é o primeiro passo.

O segundo passo, retornando um pouco àqueles primeiros eslaides: essa mobilidade, se por um lado coloca um problema, o de ter a eventualidade de mais concorrentes, e isso é ruim, é claro, para a empresa, para a sua margem, que tende a ser diminuída, mas, para a estrutura de custo, isso é razoável, pois ela reduz a estrutura de custos, porque você sabe que parte daqueles investimentos que foram feitos você consegue recuperar a preços mais competitivos, podendo, inclusive, fazer um certame na hora da venda dos seus ativos, quando você quiser eventualmente fazer uma saída.

É muito mais fácil do que você, na saída, basicamente, chegar e falar: "Olha, você só tem uma pessoa capaz de te comprar, pelas normas regulatórias e pela autoridade antitruste. Somente uma pode te comprar." Se só uma pessoa pode te comprar, imagine o preço que ela está disposta a te fornecer.

É um problema que a gente chama de *hold up*. A sua barganha virou pó, ou seja, basicamente, você vai entregar de graça. Diferentemente, se você abre um certame. De novo, não é só alguém estar interessado, mas a possibilidade, a ameaça de algum outro segundo, terceiro, bidarem nesse certame.

Então, é claro que você, estando numa disputa, se você tem interesse pelo ativo, você vai fazer uma oferta maior. Se você fizer uma oferta muito baixa, com a possibilidade de outros participarem, inclusive estrangeiros, o seu risco de perder o certame é muito elevado. Então, esses dois fatores são riscos, eles entram na estrutura de custos e de alguma maneira são precificados. É verdade que nem sempre como preço de tarifa, porque o preço de tarifa depende da concorrência, mas a estrutura de custos, com certeza, é afetada.

Não sei se consegui responder a contento, mas, com certeza, o custo da firma é reduzido por causa do risco diminuído.

Agora, nesses atos de concentração, o que posso assegurar é que não foram fatores condicionantes para o Cade, eventualmente, aprovar qualquer restrição. Pode ter havido uma situação de crise financeira das companhias, mas é um fator que o Cade, realmente, não leva em conta. Percebam, vou relativizar isso: às vezes, ele não leva em conta o fato de a firma a ser vendida estar numa situação muito complicada.

Mas, qual é o problema? Se você não tem um contador que não seja aquele que fez a compra, é necessário às vezes colocar um remédio mais amargo do que seria outra empresa nova. Então, muitas vezes isso acaba gerando uma complicação, porque você está colocando um remédio que você não sabe até que ponto ele também está corroendo as eficiências que aquilo poderia gerar. A gente toma muito cuidado com esses recursos do *failing firm*, porque é um pouco a discussão que, inclusive, o Cade tem com o Banco Central.

O Banco Central diz que a dificuldade do Cade em avaliar isso, é porque pode aparecer a discussão de que o banco que está sendo vendido não está em boa situação, é um problema de risco sistêmico. A gente entende o Bacen, é completamente plausível o argumento. Esse é, inclusive, um dos argumentos que a gente evita colocar, a discussão do *failing firm*, mas isso, no limite, acaba batendo lá, na hora da discussão de remédios. Então, de alguma maneira, pode gerar uma situação subótima, porque poderia haver situações melhores.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, alguma inscrição? Alguma pergunta?

Sim, Dr. Geraldo. Depois o Dr. Nogueira e o Castanho.

O SR. GERALDO VIEIRA - Bom dia!

Presidente, eu dou preferência ao Dr. Nogueira. Depois que todos perguntarem, eu gostaria de fazer minha última pergunta, que não é diretamente ligada a esse tema, mas é ligada a aeroportos. Então, vamos deixar para o final, aproveitando a presença do Dr. Luiz.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Então, Nogueira, por favor.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Bom dia!

Um pouco de curiosidade da minha parte, mas, nas avaliações que o Cade faz, conceitos que podem ser considerados jurássicos, esses permanecem nas considerações do todo com respeito à reserva de mercado ou desnacionalização de uma determinada atividade?

Essa é a minha pergunta de agora.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Por favor.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES - Na realidade, o Cade não tem uma preocupação muito grande acerca da nacionalidade das empresas que estão sendo adquiridas. Isso não é um foco do Cade. A gente não interpreta que os incentivos que levam uma empresa de capital doméstico sejam muito diferentes dos incentivos que levam uma empresa de capital estrangeiro.

É claro que isso pode ser, em algum momento, um fator determinante, mas não é muito objeto de análise do Cade. Esse tipo de análise acaba sendo muito mais uma prerrogativa do agente regulador, porque aí a questão de nacionalidade às vezes pode estar relacionada com fatores de segurança, inclusive de segurança nacional. Então, isso acaba indo, de alguma maneira, para o agente regulador, que talvez esteja mais propício a fazer esse tipo de análise e muitas vezes para o órgão que

é responsável pelo que a gente chama de advocacia da concorrência, que é a Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda.

Então, essa questão da nacionalidade acaba sendo muito pouco... Não que ela não seja relevante, mas, ao olhar do Cade, ela é endereçada pelas agências reguladoras, em que nós temos bom relacionamento. Não há um ato de concentração ou conduta que tenha algum setor regulado em que a agência reguladora não seja oficiada no processo.

Ela é sempre consultada. E lá ela coloca os termos que ela considera relevantes, muitas vezes até um parecer já submetido. Então, isso não acaba sendo um ponto central na análise do Cade, mas acaba sendo um ponto relevante para a Seae, que cuida da questão de advocacia da concorrência, que, no Brasil, não é o Cade que faz, outras autoridades do mundo fazem antitruste, advocacia da concorrência. Não, o Cade, não. Só faz antitruste.

Então, é um caso da Seae e das agências reguladoras. Então, isso acaba não sendo um ponto tão fundamental para o Cade, não. Pelo menos na análise.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Castanho.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Há mais alguém inscrito? *(Pausa.)*

Pode passar adiante. Depois eu volto. Pode ser?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Há mais alguém que queira fazer alguma pergunta, alguma colocação?

O SR. GERALDO VIEIRA - Eu.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O senhor quer fazer, até para o Castanho se ambientar um pouco?

O SR. GERALDO VIEIRA - Perdoe-me pelo atraso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Isso. O senhor pode fazer pergunta. Depois, o Castanho arredonda.

Dr. Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA - Dr. Luiz, como o senhor sabe, esta Comissão tem o dever de apresentar uma proposta de modernização, de atualização e revisão integral do Código Brasileiro de Aeronáutica. É importante esclarecer que o Código tem quase 30 anos de idade. Quando ele foi pensado, elaborado e discutido no Parlamento à época, foi discutido sob a ideia geral de que o sistema aeroportuário era estatal.

E há uma declaração no Código, inclusive, num dispositivo do Código que nós estamos tratando de rever, que imputa à exploração do setor a monopólio estatal. E essa situação perdura até hoje. Nós temos um agente estatal, que até bem pouco atrás, monopolizava a exploração nos aeródromos, do que resultou, digamos assim, falando em atalhos, um sucateamento do setor e na indisponibilidade de infraestruturas em quantidade e qualidade necessárias para o desenvolvimento do País e que, ao longo desse percurso, no plano de uma economia de mercado, de uma economia liberal mais aberta, acabou travando - e trava ainda - investimentos privados no setor.

Isso resultou em cristalizar o modelo, mesmo com a criação da agência reguladora, em que nitidamente a agência reguladora tem o papel ambíguo no tratamento dessa questão no que se refere à participação do ente estatal sob o controle da União para explorar esses aeroportos. O que ocorre com a agência reguladora, por maior grau de independência que foi assegurado a ela em lei, as interferências de natureza política e o fato de responder a agência a uma política nacional de aviação civil formulada ainda pelo Estado, tendo presente os mecanismos de estatização internalizados dentro do código atual, levou-a a uma ambiguidade de papéis, em que a empresa estatal regulada é controlada pelo acionista que controla a agência reguladora.

Mesmo após as concessões que foram feitas para a exploração dos aeroportos hoje concedidos, ainda assim a política do Governo, talvez com viés ideológico, acabou por determinar que a empresa estatal tenha 49% da participação das empresas, dos consórcios e das SPSs, que depois se apresentaram nas licitações. A maneira como isso foi feito, em que o critério básico foi o leilão, maior oferta por uma instalação pública já disponível e construída pela população com recursos advindos da população ou do pagamento de tarifas, não foi suficiente, ainda com a regulação nova, para estabelecer um mecanismo que, primeiro, retire a ambiguidade de papéis da agência reguladora em relação ao agente estatal e também para trazer para o setor um grau de concorrência maior.

Esta Comissão hoje, na parte da tarde, vai examinar uma nova formatação para a exploração dos aeroportos, admitindo que aeroportos, ainda que abertos ao público, aeroportos públicos, possam ser explorados em regime privado, sem restrição de entrada no que se refere, inclusive, ao plano regional. A postura do Governo para manter esse modelo atípico, que foi desenvolvido e implementado, ressalva que esses aeroportos construídos não serão submetidos à concorrência. Portanto,

cria um obstáculo de entrada com relação à possibilidade do capital privado, sem nenhuma necessidade de buscar recursos públicos do BNDES ou de outras agências governamentais, possa fazer, realizar ou empreender um aeroporto a ser explorado em regime privado a concorrer com aeroporto, típico esse, que parte dele já é estatal ainda e parte dele, concessionado.

Mas há uma questão, dentro dessa apresentação, a nós todos usuários dos aeroportos, e aí tanto às companhias e aos demais operadores aeroportuários, que diz respeito ao monitoramento de preços de tarifas e preços específicos cobrados pela utilização do aeroporto. Como nós estamos em ambiente de monopólio natural, significa dizer que o concessionário, no que se refere não às tarifas, porque elas são previamente fixadas e são licitadas em valores fixados, está livre para, em regime de monopólio natural, praticar o preço que venha entender. E a regulação econômica expedida pela Anac - não sei se previamente debatida com o Cade, como deveria ser - diz que o operador do aeroporto, hoje, nesses concessionários e nos demais, livremente negocia os preços dos serviços infraestruturais que ele presta com o interessado, mas, como existe uma situação de monopólio natural, é claro, ele é o único vendedor e, portanto, fixa o preço que bem entender, porque, se o comprador do serviço recusar o preço oferecido, ele fica sem a possibilidade de contratar o serviço.

Portanto, o que esta Comissão vai debater é a possibilidade de estabelecer em algum grau concorrência com esses aeroportos já configurados e, ao mesmo tempo, tratar de estabelecer princípios para que, na regulação, possa-se monitorar os preços praticados, porque são praticados em regime de monopólio natural, com todas as deformações daí decorrentes e, ao mesmo tempo...

(Soa a campainha.)

O SR. GERALDO VIEIRA - Estou concluindo.

E, ao mesmo tempo, eliminar obstáculos de acesso, para que empreendedores privados possam realizar os investimentos.

Eu sei que acabei me alongando aqui na exposição, mas, se fosse possível o senhor fazer algumas considerações sobre esse tema também, que extrapola um pouco a questão do capital estrangeiro, a participação do capital estrangeiro nas empresas brasileiras, seria muito oportuno à Comissão.

Muito obrigado.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES - Bom, são vários pontos a serem considerados. Acho que um primeiro passo é a própria discussão que está sendo posta aqui: a gente tentar entender que esse tipo de análise, esse tipo de reforma deve ser um pouco constante. Talvez isso até tenha que aumentar a velocidade ao longo do tempo.

Aonde eu quero chegar? No passado, você tinha algumas regulações que, para aquela ocasião, naquele contexto, eram completamente razoáveis. Por exemplo, regulação de táxi, que é uma coisa que está na moda, que se discute muito.

As condições de pegar um táxi, 50 anos atrás, eram completamente diferentes das de pegar um táxi hoje, por exemplo. No passado, você tinha toda a justificativa do mundo para ter um conjunto de regramentos para lidar com aquilo. Informação assimétrica.

Imagina você, de noite, chovendo, tendo que levar uma criança para o hospital e não sabe se tem táxi, não sabe onde está, não sabe quanto vai pagar, não sabe quem vai pegar, não sabe se vai voltar de lá com o táxi. Hoje, você consegue acessar um *smartphone* e chamar um táxi, saber quando ele está vindo, quem é o motorista, esse tipo de coisa. Ou seja, as inovações tecnológicas fazem com que aquilo que, no passado, deveria ser uma regra já não seja um problema tão sério hoje. Então, essa discussão reformatória faz todo sentido.

A própria questão de cidade. Brasília é uma cidade completamente espraiada, mas a discussão que há hoje é: não fazem o menor sentido cidades com *sprawl* urbano, o melhor seriam cidades compactas. Mas você olha, no passado, os Estados Unidos, com problema de segurança nuclear, fazerem cidade espraiada para uma bomba não matar todo mundo. Isso acabou entrando nos manuais de arquitetura e virou um *benchmarking* você fazer cidade espraiada.

Então, você tem fatores históricos de segurança que, ao longo do tempo, vão mudando. Isso é completamente razoável. Esse conjunto regratório de 30 anos atrás, na minha opinião pessoal - não estou falando pelo Cade... Hoje, as circunstâncias são completamente diferentes por vários motivos, tecnológicos ou de segurança, que eventualmente mudaram.

Então, alguma coisa que era completamente plausível naquele momento, com aquelas dificuldades, com aqueles problemas de ineficiência de mercado, talvez, hoje, seja parcialmente mitigada, de forma que faz todo o sentido. Esse é um ponto.

Um segundo ponto é termos clareza de que muitos desses monopólios naturais são verticalmente integrados. Ou seja, eles pegam vários serviços em que, num lugar caberia o monopólio natural, mas você dá verticalmente integral, ele acaba pegando outros também. Então, ele faz uma barba, cabelo e bigode, sendo que não havia necessidade, ou ela mudou ao longo do tempo.

Então, eu acho que um ponto central é identificar, de todos os serviços disponíveis, se todos realmente têm um problema de falha de mercado em que caiba a regulação. E até que ponto, é lógico que, muitas vezes, a verticalização integral gera eficiência, mas, até que ponto, você fazer uma análise de custo-benefício, ou se não: "Olha, você vai pegar monopólio natural onde cabe o monopólio natural. Em outras áreas, vamos abrir". Isso é uma discussão que eventualmente pode ser feita.

E um ponto, o último, é supor que isso parte também, um pouco, da própria população, de que, onde você tem setores, claro, onde você tem setores em que você tem monopólios, e esses monopólios são naturais, muitas vezes dá a impressão, é um monopólio natural, logo, é assim mesmo. Geralmente, monopólios naturais podem fazer o que se chama de exercício de abuso de posição dominante. E para o Cade, se isso vem de governo, ou se isso vem de uma empresa privada, o que importa é a conduta em si, e não quem fez a conduta.

Então, isso é completamente razoável, você fazer um escrutínio maior dessas condutas e elas serem avaliadas, e eu não tenho dúvida disso. Se a gente tem uma cultura, por uma questão óbvia, a primeira lei antitruste americana tem mais de 100 anos. É uma cultura, porque, no passado, você já tinha um grau de concorrência muito grande, nossa indústria foi consolidada em grandes oligopólios.

Então, é um pouco a questão cultural, mas parte da ideia do Cade, ao longo do tempo, também, você embutiu uma cultura antitruste. E parte da cultura antitruste é você falar: "Olha, a conduta, independentemente de quem faça, se é nacional ou estrangeiro, se é Estado ou não, ela é passível, sim, de ser analisada." E eu acho que faz todo sentido os senhores incorporarem essa discussão e tratarem com maior cautela. E o sistema de preços que é analisado em tarifas de companhias aéreas pode ser muito bem estendido para outros serviços, mesmo que esses serviços sejam feitos por um monopólio. Não vejo problema nenhum nisso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bom, o Castanho já está preparado?

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Pronto. Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Então, com a palavra, Castanho.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Bom dia a todos!

Perdoem-me a demora na chegada!

Bom, seja muito bem-vindo, Luiz Alberto. Obrigado pelos esclarecimentos até agora. Talvez, eu até seja redundante em alguma pergunta, mas o atrasado infelizmente atrapalha.

Então, a primeira coisa que a gente tem observado no mundo é que, até em alguns estudos que a gente andou fazendo, a quem interessa a abertura total e irrestrita do capital são a pequenos mercados ou países que não tenham extensão territorial. Temos aqui o exemplo do Chile, que é um explorador natural e que está até, nesse caso, tem um intercâmbio muito focado no nosso País, nós somos a janela para o Chile, a janela do mundo para o Chile. Então, a primeira pergunta vai nesse sentido, porque eu creio que a gente esteja deixando de tomar alguns cuidados com relação a alguns critérios, algumas ressalvas para que sejamos explorados por países menores.

Nós vemos no resto do mundo que países de grande extensão territorial defendem a sua aviação como um mercado estratégico. Nós não. Estamos numa tendência desenfreada de liberar isso para os outros países explorarem, para quem tem condição de explorar, já que nós não somos capazes.

E, aí, a gente vê a Austrália, Canadá, Estados Unidos, China, Coreia do Sul, Japão, Malásia, enfim, Nova Zelândia, proporcionalmente, a própria União Europeia, no mercado totalmente focado na abertura, tem a sua restrição no bloco. E baseado em que hoje poderíamos, com segurança, fazer uma prospecção para uma abertura total e irrestrita, sendo que o Cade tem os instrumentos para levar em consideração por que estes países não fazem e no que somos diferentes aqui, para poder, digamos assim, seguir nessa linha.

Por favor.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Retomando um pouco a discussão da própria questão antitruste. Comentei um pouco disso no começo, mas é interessante retomarmos. O Cade compreende que alguns setores, por questões óbvias são regulados, porque têm especificidades, seja de segurança, seja de, por exemplo, já trabalhamos com o caso dos práticos, a praticagem, que tem aquele rodízio tão contestado. Ali, a Marinha diz que há um aspecto de segurança, então, o Cade não vai ficar fazendo uma discussão acerca de quem está mais habilitado para dizer se aquilo é seguro ou não; podemos eventualmente falar que há outros mecanismos, tecnologia, mas é muito mais uma discussão de parceira do que uma discussão desse tipo de coisa.

Então, concordo que tem de haver os devidos cuidados, fazer um escrutínio de custos e benefícios de qualquer atitude. Por exemplo, na semana passada, fechei um relatório sobre caso de mercado de táxis, por conta do Uber e esse tipo de coisa. Se pegamos o mercado de táxi, ele tem basicamente três segmentos: o segmento de rua, dar sinal; há o segmento de ponto; e o segmento porta a porta, de chamada telefônica.

Por exemplo, o avanço tecnológico desses aplicativos resolveu muito bem vários problemas de chamada porta a porta, mas a questão de mercado de táxi de rua, de ponto, não afetou, pelo menos diretamente, grandes coisas. As cidades continuam ter pontos. E o aplicativo talvez não ajude grandes coisas.

Outra coisa, muitas vezes, uma entrada, há determinados tipos de avaliação. Por exemplo, uma tecnologia pode solucionar alguns problemas regulatórios que existiam e que justificaram a regulação, mas ele pode trazer outros efeitos também. Há uma grande discussão agora no WhatsApp que chamam de efeito carona, propiciou todo mundo, mas você está usando uma infraestrutura que não é sua e você nem está remunerando o dono da infraestrutura.

Há várias discussões dessa natureza, porque a discussão nem sempre é trivial. No final, sempre há custos e benefícios. A entrada, como mencionei, dados os requisitos de segurança, os requisitos que as autoridades reguladoras consideram fundamentais, dados esses parâmetros, para o Cade, maior concorrência é sempre melhor. Se questões de segurança ou outras questões, de alguma maneira, acabam restringindo a entrada, isso é um problema regulatório que o Cade compreende.

A própria discussão de táxi, que estávamos falando. Em algum momento, tem que haver alguma imposição de qualidade. E a imposição de qualidade, a história tem mostrado por si, já gera alguma barreira à entrada.

Então, esses setores regulados funcionam dessa maneira, de modo que também não vejo que nem sempre tecnologias ou uma abertura de mercado seja uma panaceia, isso vá resolver todos os problemas. De fato, essa é uma coisa que precisa ser avaliada e as circunstância com que a coisa é feita. Mas acho razoável ter uma discussão de verificar custos e benefícios de eventual entrada no aspecto da segurança, não acho que isso seja um grande problema.

Por outro lado, a abertura tem mostrado que gera algum grau de satisfação para os consumidores e que nem sempre alcança todos os objetivos desejados. Mas, em geral, ela tende a levar os consumidores para uma situação melhor.

Agora, quanto ao grau dessa abertura, acho que isso realmente demanda estudo mesmo. Acho que o Cade tem muito pouca informação a respeito disso para partilhar.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Eu faço a observação, porque é um mercado estratégico, não dá para negar, não é um mercado em que se traz para cá um estrangeiro, e ele vai produzir e vender o produto dele aqui, não é. Definitivamente não é. Não é como um fabricante de automóveis que faz a sua fábrica aqui e que vai vender para cá, talvez exportar, rendendo tributos aqui, para o próprio País ou empregos.

Esse produto de que estamos falando é um produto que pode ser comprado e vendido fora do nosso País, passando por aqui e levando nossas divisas. É um produto que pode passar por aqui, usar a estrutura que nós estamos pagando, sem deixar nada aqui. Essa abertura significa que as empresas estrangeiras podem fazer essa exploração nessa linha.

Somos o quarto mercado do mundo de aviação, com tendências a virar o terceiro. Então, parece um pouco promíscuo da nossa parte querer simplesmente pensar que vamos fazer um *case* em nosso País, que vamos arriscar. O senhor falou agora que pode haver um risco nisso.. Vale esse risco?

Outra coisa, o Cade leva em consideração a proteção dos empregos, por exemplo, sendo que, nos países em que foi feita essa abertura da forma como estamos querendo fazer aqui, houve uma perda na qualidade e na quantidade dos empregos? Por quê? Porque não existe, e ninguém provou até agora que exista, um compromisso do capital estrangeiro em países, como tem uma empresa nacional, uma empresa de bandeira.

Não vou nem falar em empresa de bandeira, porque também não acho que esse seja o caminho, que essa seja a questão agora. Mas restrições precisa haver para se poder manter esse... Os empregos também são interessantes. Não é só a evasão de divisas que interessa, há os empregos.

A Argentina, por exemplo, quando vendeu a Aerolíneas Argentinas para a Iberia, oito anos depois, essa entregou a empresa sucateada. Isto é um efeito direto dessa abertura: as aeronaves, o produto que é oferecido à população é sucateado naturalmente. Isso acontece na Bolívia, aconteceu na Argentina.

Se vocês voarem pela Aerolíneas Argentinas, vão ver aeronaves ainda da década de 1970. E isso é resultado de uma empresa estrangeira que foi lá, explorou e abandonou, porque não era mais interessante o mercado. No momento em que a Argentina começou a mergulhar na crise, aconteceu o que todos sabem.

Talvez não seja o mesmo modelo, talvez não, mas é nessa linha. Há riscos inerentes a essa situação. Então, é uma posição que eu...

Outra coisa: capital não salva empresa. As nossas empresas estão quebradas, então o serviço não é tão bom, as taxas são altas. Qual é o país que faz isso e que tem taxas mais benéficas para a população, que tem mais segurança, que também é um fator preponderante nessa avaliação? Qual país?

A União Europeia é um grande bloco econômico, possui grande parte do capital, nem por isso as empresas lá foram salvas. Muitas empresas continuaram quebrando; e o pior: caminharam para a remonopolização do setor. Caminharam, não, estão caminhando, porque hoje existem várias fusões de grandes empresas.

E temos de pensar se queremos, no futuro, aqui em nosso País, os americanos mandando, porque os americanos estão comprando. E isso já existiu, saiu na mídia, embora tenha sido negado: a LAN Chile, a Latam, que nem é mais LAN, nem é nossa, nem é deles; a United está comprando a Azul; e a Delta está comprando a GOL. Então, é isso que estamos fazendo: incentivando, fomentando uma situação para que os estrangeiros criem três empresas e mandem na América Latina toda, esse é o nosso receio.

E gostaria que o senhor tecesse alguns comentários a respeito disso que observei.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES - No que diz respeito a aquisições, essa pergunta já foi em algum momento colocada. Por exemplo, se o Cade, primeiro, olha a nacionalidade. Estando aquele comprador habilitado, a gente não verifica esse tipo de coisa, não faz distinção.

Basicamente, a gente olha a questão de concentração horizontal e vertical que possa haver. Se, por exemplo, há uma empresa que, simplesmente, vai entrar no lugar de outra empresa, é uma aquisição, e esse que está entrando não vai mexer em nada na estrutura de concentração, isso é aprovado, porque não há nenhum nexo causal para concorrência em termos de concentração. Por exemplo, você tem uma empresa... Que seja vendido algum *player* nacional de algum setor, há três empresas grandes: 33, 33, 33. Se alguma delas, entre as empresas A, B e C, se A comprar a B, vai ser um problema para o Cade, não tenha dúvida, porque a concentração vai de 33 para 66, e isso automaticamente já vai despertar uma preocupação da autoridade antitruste.

Agora vamos imaginar que seja 33, 33, 33. A empresa A foi adquirida por uma empresa estrangeira que entrou com os 33, para o Cade aquilo não é um problema concorrencial, desde que não haja também outros efeitos não só horizontais como verticais. Então, em geral, por esse motivo e pela legislação do Cade, isso não acaba sendo uma discussão central para o Cade.

A questão do emprego, sob essa ótica... Não que o Cade não seja sensível. O Cade, em alguns casos, teve alguns remédios que foram impostos em algumas operações, em que se fez essa discussão e houve ali parte da discussão dos empregos, e os escritório de advocacia acharam o Cade muito invasivo nisso: "Isso não é prerrogativa do Cade."

Não, não é prerrogativa do Cade. Foi colocado na mesa. E o Cade aceitou de bom grado.

Houve uma operação. Geralmente, nessas operações, quando há concentração, isso envolve algum grau de remédio, e, às vezes, parte da própria empresa, para ter aprovação, faz algum compromisso dessa natureza. Isso dificilmente não vai partir do Cade, mas foi trazido e foi aceito na ocasião.

Agora, esse ponto, eu acho que aqui o ponto central, e aí não posso me estender mais do que o escopo, que é o Cade, mas basicamente a discussão que está colocada aqui gera uma visão mais sistêmica, porque aí envolve a questão regulatória, a questão antitruste, a questão de segurança e os custos e benefícios de se lidar com tudo isso.

Essa discussão mais sistêmica geralmente não é endereçada pelo Cade, porque o Cade não faz essa discussão de advocacia da concorrência. Eu acho que neste ponto... Eu não sei se a SEAE já veio...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES - Seria interessante haver uma discussão com o pessoal da SEAE, da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, que lida basicamente com essa discussão mais sistêmica. Então, talvez ali a questão dos empregos, a questão da tributação, a questão da concorrência seja vista de uma forma mais sistêmica pela Secretaria de Acompanhamento Econômico. De modo que acho que seria interessante vocês fazerem esse convite e terem um representante da SEAE que talvez possa fazer uma discussão nesse sentido. Eu acho completamente relevantes os pontos que foram colocados, só que, por esse regimento legal do Cade, não conseguimos lidar com todas essas questões de tributação, de emprego, isso é um pouco fora do escopo do Cade.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - O.k. Quer dizer, não há nenhuma avaliação com relação ao risco dos empregos, com relação a isso?

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES - É. Em geral...

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Está bom. Eu tenho uma situação que é, para encerrar, a última pergunta...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É que nós temos mais dois inscritos. Eu sei que é importante Castanho. Inclusive...

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Eu encerro por esta pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É rápido, só para fazer um esclarecimento, porque, ao Cade houve um *mix-up* em relação à informação. Eles viriam, mas não houve uma comunicação. E o Esteves esteve aqui hoje, e nós perguntamos se ele poderia ser ouvido.

O amigo não estava presente. Então, ele começou as declarações, mas, obviamente, eu percebi que V. Sª apareceria de toda forma, porque é interessante.

Então, vamos ver ser levamos esse debate até o meio-dia, porque nós temos o Respício, o Geraldo inscritos. Há mais alguém? *(Pausa.)*

Eu gostaria de encerrar as inscrições.

Por favor, Castanho.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Obrigado.

Eu gostaria de partir, primeiro, para o caso específico Latam. É um caso que talvez hoje não tenha havido ainda uma avaliação do Cade, mas é onde a gente vê o maior risco com relação à abertura do capital hoje. E várias coisas são discutidas em vários fóruns: o Legislativo discute uma coisa, o Executivo outra e a Autarquia outra. E não necessariamente eles não são correlatos, muito pelo contrário, totalmente correlatos, mas tratados desconectados, o tratamento desse assunto está sendo feito de forma desconectada.

E é a nossa grande preocupação. Nós temos uma situação hoje, por exemplo, o Chile, vamos imaginar que ele vá ocupar os postos de trabalho do Brasil, com relação a piloto, por exemplo. Difícil imaginar. Pois é, mas parece que um país daquele tamanho não tem capacidade de fazer isso.

O Chile acabou de abrir para contratação de mão de obra estrangeira, na Latam, ou LAN Chile, como queiram. De lá ele vai poder chamar, já estão chamando brasileiros com contrato de trabalho lá, em uma condição bem mais precária que aqui, para que ele passe por aqui levando os voos que eram de brasileiros com a quinta liberdade. Isso não é imaginação, nós temos hotrans, e eu tenho o número dos hotrans aqui, em que a TAM já abriu mão do voo Milão, imediatamente a Latam pediu esse hotran, pediu esse voo, e passará a ser feito por tripulação e aeronave chilena. Ponto.

Então, essa é uma preocupação da correlação que existe entre esses assuntos. O que nós estamos discutindo aqui está totalmente correlato com os assuntos que estão sendo discutidos na Anac, com relação a acordos bilaterais entre países de reciprocidade de rotas; quinta liberdade; abertura do capital, que está correlato, é só um dos itens, dos fatores contribuintes; fusão de grandes marcas, a própria autarquia já falou que, se houver todos esses fatores ao mesmo tempo, não existe condição de controle. Você vai ter a fusão de uma grande marca, com abertura de capital, abertura das liberdades, acordos bilaterais, intercâmbio de aeronaves.

Isso que eu estou falando aqui não é coisa para o futuro, não, pessoal. Isso está acontecendo no nosso País hoje. Nós temos tudo isso hoje: nós temos acordo bilaterais, quinta liberdade, abertura do capital, fusão da marca, sem falar - digamos assim - nos desvios que a empresa chilena já tem feito com relação à CVM, com relação às regras da CVM.

Então, não precisa do capital estrangeiro mais para estar aqui. Ela já está aqui sem ele. Se nós tirarmos toda e qualquer barreira, nós vamos ficar totalmente desprotegidos, e os empregos serão os primeiros, depois, a população, que vai deixar de ter o atendimento naquelas rotas menos rentáveis, em seguida, a qualidade do serviço oferecido.

Além desses assuntos, ainda temos, buscado pela LAN Chile, no nosso País: liberdade de licença e liberdade de matrícula. Não é só no nosso País, não. Ela opera em toda a América Latina. E, em todos os países onde ela esteve - eu tenho estudo aqui mostrando -, fez isso, ela buscou. Agindo inclusive no próprio Parlamento, para tentar mudar a lei quando a interessava, buscando abertura dos acordos; quinta liberdade; abertura do capital; fusão da marca, com todos os outros países que ela já conseguiu; intercâmbio de aeronaves e liberdade de licença e liberdade de matrícula.

Então, eu gostaria de saber se o Cade tem alguma relação, alguma avaliação, já que existe essa ligação com a agência, no caso a Anac, no caso de uma solicitação de fusão ou compra, seja como for.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES - Então, acho que o primeiro ponto a ser comentado é mais ou menos o seguinte: todo e qualquer ato de concentração, qualquer fusão e aquisição, pode ser revista. A questão para você avaliar uma revisão,

ou impor uma revisão e conseguir reverter um ato de concentração, é que ele tenha elementos muito robustos de que o ato de concentração não causou os efeitos desejados, ou seja, ele prejudicou os consumidores. É que a gente tem um foco muito específico na questão dos consumidores.

Então, eventualmente se esse ato de concentração fez com que as tarifas, por exemplo, fossem elevadas substancialmente, em comparação ao contrafactual: ou seja, se não existisse aquele ato de concentração, será que as tarifas teriam aumentado tanto? Ou, se várias rotas, serviços que estavam disponíveis deixaram de estar disponíveis, isso pode servir de elemento para uma revisão de ato de concentração. Inclusive, qualquer pessoa pode pedir uma revisão de ato de concentração.

Nesse caso específico, e a gente tem, por conta desse aumento recente que eu falei, de 2013 para cá, de algumas reclamações no setor, o Cade tem monitorado tarifas. A gente tem um acordo de troca de informações com a Anac, e a gente tem filtros, tem desenvolvido cada vez mais filtros bastante sofisticados de detecção de conduta, seja de cartel, ou paralelismo. E a gente passa esses filtros em vários mercados. E, quando a gente encontra indício muito robusto, a gente geralmente abre um processo para uma análise pormenorizada.

Então, o ponto fundamental para o Cade é um pouco isso: até onde a gente tem evidência disponível, não foi um ato de concentração que gerou lesão os consumidores. Eu compreendo a preocupação dos empregos, eu também sou sensível a esse tipo de coisa como Luiz Alberto Esteves, cidadão, mas a minha tarefa no Cade é basicamente monitorar e ver até que ponto eventuais condutas ou atos de concentração têm afetado consumidores, se esses consumidores foram lesados com esse ato de concentração. E a evidência que a gente tem até o presente momento, e claro que também nós não temos uma sofisticação enorme para ficar pescando, isso não é uma tarefa trivial você detectar comportamentos dessa natureza, mas, até o presente momento, a gente não tem uma evidência robusta, pelo menos, dos dados que apresentem que os consumidores foram lesados com esse ato de concentração. E aqui a gente tem que tomar um cuidado que é o contrafactual, que é importante: se a operação não tivesse existido, se os consumidores estariam numa situação melhor. A gente não tem visto isso.

Então, até mesmo aqui, se alguém tem elemento, é só procurar a Superintendência do Cade, apresentar um conjunto probatório, que mostre que o consumidor foi lesado. Se ele foi lesado, o Cade vai abrir e vai solicitar eventual revisão de ato de concentração. Esse é basicamente o ponto central da nossa discussão, que é a discussão dos preços e dos serviços que estão sendo disponibilizados para os consumidores.

No que diz respeito ao nosso convênio com a Anac, a gente tem feito *pari passu* e trocado informação não só de dados, mas das técnicas disponíveis para monitorar o mercado mesmo. A gente monitora o mercado, a gente vê as tarifas, a gente viu o movimento das tarifas, a gente verifica se há comportamento estranho, técnicas de estatísticas, análise de variância, análise de regressão. E isso é feito sistematicamente e, quando se encontra um conjunto razoável de elementos, os processos são abertos.

E, hoje, com a disponibilidade de dados que a gente tem, a gente pega dado de internet, a gente tem um robô que fica pegando dados a cada momento no Decolar. Verifica se há paralelismo, isso é feito no Cade. E a única coisa que eu posso assegurar para vocês é que, com certeza, se houver algum indício de cartel ou de ato de concentração que não atendeu os requisitos desejados, a gente vai reabrir processo, ou para revisão de ato de concentração, ou para análise pormenorizada de cartéis.

O SR. PRESIDENTE (José Adriano Castanho Ferreira) - Obrigado, Luiz Alberto. Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O.k., Castanho, à disposição.

Passo a palavra agora, para as considerações, ao Sr. Respício e, depois, ao Sr. Geraldo. Em seguida, vamos diretamente para o almoço. Na parte da tarde, peço para voltarmos - não às 2h -, porém, mais cedo, porque teremos a apresentação do engenheiro, do Dr. Geraldo e também as considerações da relatoria.

Respício, por favor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Dr. Esteves, muito obrigado pela apresentação bastante esclarecedora, como várias outras que nós tivemos aqui.

Foi levantada a questão do compromisso do capital estrangeiro com relação aos empregos. Eu entendo, perfeitamente, a preocupação do Castanho, ainda mais como representante de um dos sindicatos mais importantes no setor da aviação, mas eu também não vejo - até agora não vi - o compromisso do capital nacional com relação aos empregos. Nós tivemos Transbrasil, Vasp, BRA, etc., que eram, digamos assim, 100% nacionais, e foram à falência, de acordo com as externalidades, com o momento do País, com a gestão da própria empresa. E o capital nacional também não respeitou a empregabilidade e, literalmente, teve que dissolver a empresa e deixar todo mundo na mão - a Varig fez a mesma coisa;

a Aerus, então, diga-nos o contrário... Nós também não podemos confundir a entrada de capital estrangeiro, em qualquer proporção que seja, com possibilidade de cabotagem, que são oitava e nona liberdades e são diferentes.

Contudo, de qualquer forma, eu gostaria de perguntar ao senhor acerca de dois itens. Primeiro, colocando a minha visão da história, de que a abertura ao capital estrangeiro é uma janela de oportunidade. Não que isso vá ocorrer, necessariamente, mas se abre uma janela muito maior do que a existente hoje. A pergunta é: dentro dessa possibilidade, desse leque de hipóteses, nós inclusive poderíamos ter novos nichos de mercados sendo abertos por novas empresas?

Às vezes, o estrangeiro, lá fora, tem uma ideia de um táxi aéreo com um modelo de negócio diferente. Assim, ele não vai concorrer com a Azul, a GOL, a TAM, a Avianca. Ele vai entrar em um novo nicho, vai ter um novo aproveitamento do mercado de transporte de passageiros, cargas, cargas especiais, expressas, etc.

Isso pode acontecer. Se nós tivermos essa janela de oportunidades, novas empresas, com novos empregos poderiam ser criados, em novos mercados, não necessariamente naqueles existentes. O senhor também vê dessa mesma forma? O Cade vê essa possibilidade? O Cade também enxerga que o custo do capital diminuiria?

A partir do momento em que nós temos, novamente, essa janela de oportunidade... Isso, porque, no Brasil, nós temos falta de capital para investir em um setor de tantas particularidades, de tantas delicadezas - digamos assim -, sensibilidade, principalmente com relação às externalidades. Esse custo do capital, em teoria, não diminuiria e também, pela janela de oportunidade, não poderíamos ter novos nichos sendo abertos, com novos empregos, em outros mercados? Refiro-me ao mercado de táxi aéreo, por exemplo, ou ao mercado de cargas ultrassensíveis; novos tipos de aeronave que ainda não operam, no Brasil, e que os estrangeiros poderiam adquirir lá fora e trazer, para se aproveitar esse mercado que nós ainda não conseguimos aproveitar, de alguma forma.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES - Mais uma vez, com relação à questão dos empregos - de novo -, eu sou sempre muito sensível a esse tipo de coisa, como Luiz Alberto Esteves. No Cade, a gente olha a lei e o *benchmarking* da literatura e acompanha. Agora, no que diz respeito, por exemplo, a atos de concentração envolvendo empresas estrangeiras, só um exemplo, nada impede que um sindicato entre como terceiro interessado e diga que o atendimento por não brasileiros que não falam o idioma, eventualmente, eles podem prejudicar o consumidor.

O Cade vai atrás dessa tese, ele vai notificar e vai verificar se a troca de nacionalidade - não porque é troca de nacionalidade -, se o consumidor, com aquele ato de concentração, vai sentir que teve uma perda de bem-estar, porque ele não está andando em uma aeronave em que as pessoas falem o idioma dele. O Cade pode analisar. E ele pode, eventualmente, chegar, como remédio, e falar: "Olha, o nosso ponto central é que o ato de concentração na análise de custo e benefício, os benefícios compensem os custos." E se isso for um custo muito elevado, nada impede de falar: "Vocês, para operar essas rotas, vão ter que deixar o consumidor em uma situação que ele considera desejável, que é uma tripulação que fale o idioma dele." Isso pode acontecer, isso pode ser um remédio antitruste. Perceba que não é o fato da nacionalidade, mas é o fato do bem-estar do consumidor.

Então, esse é um ponto que pode ser discutido. E, se, realmente, a gente verificar junto aos consumidores que serão notificados que isso é um problema, ele vai ser endereçado, inclusive em um remédio antitruste. "Olha, tudo bem, vocês podem fazer a fusão e a aquisição, mas a gente tem evidências claras de que os consumidores acham que esses benefícios que eventualmente podem aparecer não são compensados pelo fato de você estar tendo que viajar com uma tripulação que não fala o seu idioma."

Isso pode acontecer. E perceba que não tem a ver com a causalidade do capital estrangeiro, mas o consumidor falar: "Poxa, eu estou pagando agora uma tarifa, mas eu tinha antes a facilidade de ter uma pessoa que falava o meu idioma, e agora não tenho mais!" Isso pode acontecer, mas eu acho que é onde o Cade trabalha.

Agora, retornando, para as duas perguntas a minha resposta é sim, eu acredito que sim. Se vocês, em algum momento, tiverem a curiosidade de verificar o histórico das planilhas de classificação nacional de atividade econômica, antigamente ele era pequeno, e hoje ele é cada vez maior, ou seja, a cada ano cresce o número de atividades econômicas. Isso é uma dinâmica normal, novos mercados vão aparecendo. A tendência é que a abertura vá gerando uma dispersão maior de qualidade de nichos, isso é uma tendência natural mesmo e, às vezes, acontece em alguns locais, em outros não acontece, não há uma regra clara disso, mas a regra é que, em geral, aumenta mesmo, esses nichos crescem.

E, realmente, um ponto que o senhor colocou é verdadeiro, a impressão que a gente tem, principalmente na questão de empregos, é que eles podem ser eliminados. Na minha opinião, a palavra correta não é que os empregos necessariamente não são eliminados. Às vezes, o que acontece em alguns casos, talvez não seja aqui, mas a ocupação é eliminada, porque você perde uma ocupação, mas as novas oportunidades o jogam para um novo emprego com uma ocupação diferente.

Por exemplo, alguém trabalhava como piloto, ou tripulação em um voo do ponto A para o ponto B, em um determinado tipo de serviço, mas a realocação agora levou para um novo nicho, fazendo uma nova atividade. Então, muitas vezes o

emprego não é perdido, você tem um tempo de realocação. Há uma diferença de emprego para ocupação, é um pouco o que acontece de novo com a discussão de táxi, por exemplo.

"Ah!, o taxista vai perder o emprego." Bom, ele vai perder o emprego como taxista, mas ele pode ser realocado fazendo o que eles chamam de carona paga, ou qualquer outro tipo de coisa. Então, como você pode ter perda de emprego. E o que acontece geralmente nesses casos é que você tem algumas perdas de emprego, realocação de postos.

No final, nem sempre é possível ter uma regra de que você teve uma perda de postos de trabalho. Você pode ter algumas ocupações que deixaram de existir e podem ser realocadas, em maior ou menor grau. Depende muito das características, da qualidade da mão de obra, se ela é muito bem treinada, consegue fazer essa transferência com mais facilidade ou não.

Mas acredito que isso é possível, que você possa ter novos nichos. E, de alguma maneira, fazer uma realocação dos empregos. Pode até haver perda de ocupações, mas os empregos não necessariamente são perdidos. Esse é um ponto.

Não tenho dúvida de que há uma redução do custo de capital. De novo, não só a abertura, em si, já abre o espaço para conseguir ter margem de manobra, mas ela não é só num ponto no tempo, mas ao longo do tempo, porque você tem os ciclos econômicos que ele pode suavizar, com certeza, vai suavizar. A questão do custo de capital, para mim, está muito clara.

Não é só um seguro no ponto. É em qualquer ponto do tempo, inclusive, suavizando os ciclos econômicos. Não tenho dúvida de que as empresas vão se beneficiar desse ponto propriamente dito.

Agora, a questão, é claro, é que a empresa olha a ótica do preço, olha a ótica do custo. Para o Cade, o importante é ter maior eficiência possível, reduzindo custo. A precificação, como bem colocado, depende da concorrência.

Então, o resultado final das companhias é uma combinação do quanto a entrada é capaz de reduzir uma Acap, que é do consumidor, mas pode ter ganho com redução de custo. Então, ele pode, inclusive, no final das contas, algumas companhias saírem com mais lucro do que antes, não é descartada essa possibilidade. É saber aproveitar a oportunidade, endereçar isso numa eficiência maior de custo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O.k., obrigado.

Vou passar ao último debatedor, que acredito que será breve, devido ao nosso horário um pouco avançado.

Dr. Geraldo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, com todo respeito ao Dr. Luiz Alberto, quero divergir em algumas opiniões manifestadas, em tese, absolutamente, em tese. Os casos concretos descritos aqui pelo nosso colega de trabalho, Dr. Castanho, não correspondem à realidade. Todo o procedimento da TAM em relação à LAN, em que há participação recíproca da TAM no capital da LAN, no Chile, e da LAN no capital da TAM no Brasil, numa operação que se fosse como um *holding* de participação, é preciso deixar bem claro, já me referi a isso na última reunião, foi realizado rigorosamente de acordo com a lei, mais do que isso, verificado previamente pela Anac, pela agência reguladora, e pelo Cade, inclusive, a operação é absolutamente correta.

O que o colega tenta trazer aqui, e é nisso que discordo um pouco da sua opinião também, porque todos nós temos preocupação com os empregos, não seria até politicamente correto dizer aqui, no Parlamento brasileiro, que não temos preocupação com os empregos. Temos preocupação com os empregos, são eles que geram riqueza. E isso faz a diferença.

Mas o que o colega está trazendo aqui é a tentativa de fazer uma reserva de mercado, o que é bem diferente. Aí eu quero discordar da sua opinião com relação... Não discordar da sua opinião, mas dizer que no exemplo da praticagem - estamos nos referindo a porto agora -, em que o órgão do Governo, do Ministério da Marinha, comparece e diz: "Tenho que manter esse perfil, porque interessa à segurança nacional", significa dizer que nós aqui, que estamos a produzir um trabalho que vai ser objeto de exame pelo Parlamento brasileiro, que os argumentos de segurança nacional, numa democracia, têm que ser examinados, sim, porque o argumento, por si só, pode estar conspirando contra o interesse público, o interesse dos consumidores.

No caso da praticagem que ocorre no País inteiro, na realidade, há uma deformação histórica, porque o Ministério da Marinha, aliás, sem invocação institucional para isso do ponto de vista do Estado democrático de direito, assumiu o controle do ensino da praticagem no Brasil e passou a não servir, a não formar práticos na quantidade necessário ao mercado. A essa ineficiência do Ministério da Marinha - que pode até ser justificada por conta de escassez de recursos que o orçamento da União não destinou ao Ministério - somou-se um sindicato que tem o controle da oferta da mão de obra. E o sindicato que mantém o controle da oferta da mão de obra não tem interesse em que a Marinha forme práticos suficientes para atender o mercado, o que significa que há aí uma questão do Cade, sim, porque isso implica uma deformação no mercado.

Mas o que acontece é que, no caso da praticagem, por exemplo, de um navio grande, de 300 mil toneladas, como o mineral está, para entrar no porto de São Luís, paga-se uma taxa a esse prático, que vai lá pilotar o navio, de US$170 mil, por uma operação de entrada do navio no porto. Até aí, tudo bem. Mas eu pergunto: o navio vai lá para transportar minério ou transportar soja para o exterior?

E isso acresce o custo do produtor, que tem o risco da atividade econômica no campo. Isso impacta toda a produção agrícola do Brasil no arco chamado Centro-Norte. Isso vem ocorrendo - essas deformações - também aqui, porque o que propõe o sindicato é que haja uma norma de proteção de reserva de mercado sem querer discutir em que essa reserva é importante para o País.

A outra questão - e eu acho que isso é um assunto do Cade, sim: a mesma questão da praticagem diz respeito à oferta de trabalho do portuário avulso. O Brasil, hoje, paga as maiores taxas portuárias do mundo. Para voltar a movimentar um *container* num porto público é US$350, US$500, quando em Singapura, que é um país pequenininho - e ele falou em tamanho de país, de território -, movimenta-se o mesmo *container* por US$120. Isso impacta, sim.

A economia de reserva de mercados leva a esses tipos de distorções. Mas mais ainda: o sistema condicional brasileiro não faz a restrição para que de uma empresa brasileira possa captar ou possa participar o capital estrangeiro. Em nenhum segmento. Até petróleo participa. O único setor sob monopólio inteiro, verticalizado, é o setor nuclear.

O que eu estou querendo dizer com isso é que o colega, ao trazer o tema da reserva de mercado, esqueceu-se de esclarecer que, quanto aos projetos de lei que estão no Congresso Nacional - e hoje há quatro ou cinco projetos de lei em andamento, a maioria deles propondo a eliminação da restrição -, nenhum deles diz que empresa estrangeira pode operar transporte aéreo doméstico, ou nenhum deles faz referência a qualquer liberdade. O que se diz, aí, é que a empresa terá que ser constituída, ter a sua sede no Brasil e, portanto, ter as suas operações no Brasil.

O colega da CVM veio aqui, numa audiência pública que a Comissão abriu, e deixou claro na mensagem dele que essas limitações, restrições, são incapazes de eliminar ou restringir acordos, de acionistas ou societários, que são feitos - absolutamente de acordo e na forma da lei - para eliminar a restrição. Isso ficou bem claro para todos. A sua exposição foi muito importante e nos esclareceu, tendo presente essa observação da CVM, que construíram obstáculos de saída à inconveniência de se manter obstáculos de entrada e de saída no mercado.

Manter obstáculos de saída, pela limitação de entrada, significa desvalorizar o capital do investidor brasileiro, submeter a ele uma condição de operação ruinosa, como aconteceu no passado, quando se instrumentalizou o Estado com o poder de fixar tarifas aeroportuárias, tarifas essas que representavam quase 100% da arrecadação da receita numa empresa brasileira. O resultado desse modelo a que eu estou me referindo destruiu todas as empresas brasileiras que estavam no mercado fazendo transporte nacional ou internacional. Sobreviveram apenas pequenas empresas que faziam transporte regional, ainda assim com subsídio do Governo Federal.

Então, eu creio que talvez esse tema seja um tema para a Secretaria de Acompanhamento Econômico, mais do que para o Cade, porque nós entendemos que a tarefa do Cade é cuidar da concentração, e a sua palestra basicamente abordou esse tema, o que nos deixa um pouco preocupados, porque questões como reserva de mercado, sindicatos que controlam a oferta de mão de obra também deveriam ser objeto de análise pelo Cade. Essa é a minha opinião.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, Castanho, eu sei que você está gostando, mas me perdoa. Nós estamos em avançada hora, já são 12h20.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Eu só gostaria de dar a minha colocação, porque eu não concordo com essa colocação, e é uma colocação até...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Eu sei que o senhor não concorda, mas vamos, pelo menos, dar a palavra ao Luiz para que ele responda, para que ele faça as considerações.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Perfeito.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O.k.

Por favor.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES - Eu só gostaria de esclarecer um ponto que eu acho que não ficou muito claro: nós já tivemos processo aberto contra o pessoal da praticagem. Agora, há uma diferença que é um pouco tênue, mas é de prerrogativas mesmo, então vou deixar um pouco claro: a reserva de mercado que está posta em algum lugar, para ela se transformar num processo do Cade, tem que ter ou alguma evidência de abuso de poder dominante, abuso de poder econômico, ou um cartel, ou algum ato de concentração, basicamente é isso. Por exemplo, no caso da praticagem, como

houve outros casos também no Cade de pessoal de portos também, já houve caso aberto de conduta, não lembro se houve condenação, mas já houve caso aberto, não significa que não é objeto do Cade. O ponto é conduta especificamente, se aquela conduta caracteriza alguma dessas coisas.

De praticagem, eu posso dar exemplos até um pouco mais constrangedores do que foram dados aqui. Agora, até isso virar um processo e esse processo vingar é um outro ponto, porque, às vezes, não é que não seja de interesse do Cade, mas aquela conduta é regulatória e não necessariamente antitruste. Há uma diferença nisso.

Por exemplo, no caso ali da discussão de algumas atividades portuárias, é que elas têm uma regulação de segurança, e não têm econômica. Você dá uma olhada hoje, e a questão da praticagem está completamente litigada, porque quiseram colocar uma regulação econômica que virou litígio. Então, não quer dizer que o Cade não olhe, ele olha, inclusive, no caso de questões portuárias, o Cade tem produzido material para a advocacia da concorrência, junto com a Seae.

Agora, eu concordo com o que foi discutido aqui. Você tem várias reservas. Não é só lá, você tem em vários lugares.

O que nós mencionamos é que, muitas vezes, o Cade não é o melhor fórum para se fazer esse tipo de abordagem, embora o Cade sempre se coloque à disposição para levar esse assunto em frente. Eu mesmo fiz uma nota técnica que foi entregue para a Casa Civil, inclusive, a respeito disso. Agora, como processo, há uma diferença.

Então, o Cade pode ajudar. Como ele está fazendo a discussão aqui. Agora, lá, os elementos para se abrir um processo, não necessariamente advêm dessa reserva de mercado, mas o Cade concorda que essas reservas de mercado devem ser, na medida do possível, banidas, dentro das limitações e dentro das características.

Se existe possibilidade de ser banido sem trazer nenhuma consequência para os consumidores, não há nem o que se discutir a respeito disso, mas, às vezes, o melhor fórum é aqui mesmo, são essas Comissões e o Legislativo. O problema de vários setores é, por exemplo, sequer ter regulação econômica.

Às vezes, há um monopólio que não é regulado. Institucionalmente você imagina uma fila: a segurança diz que, naquela fila, para atender critérios de segurança, você, quando entrar, obrigatoriamente terá que ser atendido por um determinado profissional ou empresa, porque o rodízio tem que atender a critérios de segurança. Mas, se não pode escolher, cai no monopólio, que não está regulado economicamente.

É uma distorção? Não tenho dúvida de que é uma distorção. Agora muita vezes essa distorção não é que não deseja, às vezes ela não calha... "Puxa, que absurdo, mas o que pode ser feito em termos de processo do Cade!" E, às vezes, não se pode fazer muita coisa, porque, se se abre um processo, no dia seguinte, vem um advogado com uma defesa muito bem feita e descaracteriza. Esse é ponto.

E é um ponto, de novo, de muito mais legislação e de advocacia de concorrência. Agora não quer dizer que concordo, acho que fui mal interpretado. Não, o Cade, toda vez que há uma evidência de que isso gera uma conduta anticompetitiva que possa ser caracterizada e virar um processo, vai virar, não tenho dúvida disso.

Acho que é basicamente isso.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Bom, acho que todos estão com fome e precisamos almoçar.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Gostaria de uma e outra resposta, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Deixe-me só fazer umas colocações finais.

Dr. Luiz Alberto, esse caso aqui enveredou para outro tema, que é a questão de reserva de mercado, e gostaria de fazer um convite, desde que não reprovável pela Comissão, para que o doutor participe também da discussão de outro artigo do nosso código que trata de reserva de mercado que é o art. 156, que determina, impõe restrições contra contratação de tripulação estrangeira. E por quê? Pelos mesmos motivos que foram aqui colocados. Se falta infraestrutura hoje para a aviação, a formação de pilotos em nosso País tem sido deficitária, isso tem atravancado a expansão de empresas aéreas, tem constituído uma reserva de mercado.

E qual o contexto que eu gostaria que o senhor avaliasse para que, na próxima discussão que tivéssemos, de repente, o Cade fique até mais balizado da questão? No passado, há 30 anos, 40 anos, essa reserva se fazia necessária por um questão de idioma, que a barreira do idioma que o senhor colocou aqui. Não tínhamos unidades de controle de tráfego local em aeroportos providas com controladores que falassem idiomas estrangeiros.

Para evitar isso, a tripulação tinha que ser necessariamente brasileira, pela questão do idioma, porque não falar o seu idioma era uma questão de comprometimento. Igual, por exemplo, o caso do acidente aéreo da Crossair, em Zurique, em que havia um comandante russo, um copiloto da Estônia, uma comissária francesa. Na hora do estresse, cada um se reverteu e usou seu idioma nativo, e a comunicação ficou comprometido.

Mas o que faria se tornasse essa tripulação mista? Admitir haver um brasileiro, e outro estrangeiro. No passado, para evitar isso, houve essa proibição, só que hoje isso não faz mais sentido, porque, por exemplo, países como os Emirados - Dubai, Emirates, Etihad - já contratam tripulações estrangeiras. Isso já é comum no mundo.

O critério não deve ser o da nacionalidade, mas, sim, o domínio da língua portuguesa. E, no nosso País, hoje, caminhamos para ter controladores bilíngues. Portanto, há a questão do conhecimento, da tecnologia, que já alcançamos um nível de evolução que não sei se faz sentido mantermos essa restrição.

Sobre a questão da empregabilidade, temos um caso para ser examinado, o caso da Air Berlin e da Alitalia, em que os árabes injetaram capitais, e não houve demissões.

Fica estendido o convite. Provavelmente na época em que for discutido esse assunto, é óbvio que isso vai ser colocado à Comissão. E, se não houver óbice, já fica feito, de minha parte, o convite.

Vou passar a palavra ao Presidente para os devidos encerramentos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, nós precisamos retornar cedo. Castanho, está bom. Um minuto.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Pode marcar. Vamos lá.

A primeira coisa que eu gostaria de saber é em que país nós estamos, não é? Nós estamos falando de um país que tem um excesso de pilotos - nós temos 1,5 mil pilotos expatriados hoje, só de pilotos! E falar assim em abertura, em reserva de mercado nessa situação é um absurdo. Fala-se em reserva de mercado quando você está...

No caso dos práticos, posso até concordar. Existem menos do que o que o mercado exige. Para pilotos, temos uma situação exatamente contrária.

Somos um berço formador de pilotos, e não cabe essa discussão. Então, vamos abrir para... Existem reservas de mercado de advogados?

É uma reserva de mercado, não é? Então vamos abrir também? Vamos abrir e discutir esse assunto também.

Cada um cuida daquilo que lhe interessa. É óbvio que há algumas coisas que dependem um pouco de bom senso. Isso é um caso.

Outra coisa: a Latam, Dr. Geraldo, com todo o respeito que eu lhe tenho, com relação à operação Latam, existem, sim, algumas coisas que o que está escrito não demonstra, por exemplo, a LAN levar para o Chile vários setores de operação da empresa. Não sei se estaria dentro da regra que o País, hoje, coloca.

Os empregos, a proteção dos empregos aqui não é reserva de mercado. Nós não queremos que o brasileiro vá ser empregado no Chile com um contrato de trabalho, e venha a trabalhar aqui dentro. Temos uma situação totalmente atípica, em que não é a língua a barreira, a barreira é a qualidade do emprego.

O Chile está manipulando a situação de uma maneira que o trabalhador vai ser contratado lá, e vem trabalhar aqui no Brasil. Ele é brasileiro, vai ter um contrato lá. E é isso que nós entendemos que não cabe.

Ou vocês acham que podemos fazer isso com advogados também ou com qualquer outra profissão? Então, vamos acabar com toda a reserva de mercado. Vamos abrir também para os Parlamentares...

O SR. GERALDO VIEIRA - O que precisa fazer é a reforma trabalhista.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, agradeço. Sei que o tema suscita... Aquilo que falaram...

O Castanho tem o ponto e precisa defender o ponto de vista dele, e o faz muito bem, diga-se de passagem. Obviamente que a Comissão, todos aqui divergem em muitos assuntos, mas eu só tenho a agradecer a presença do Luiz. Afinal de contas, é aquilo que eu falei: este é um assunto que suscita muitas discussões, mas eu acredito que é um dos pontos nevrálgicos da reforma a atualização do nosso Código Brasileiro de Aeronáutica.

É importantíssimo, e realmente muitas empresas, investidores e o próprio Governo estão olhando com interesse este momento, porque, de certa forma eu também acredito que tudo deve ser feito com determinado controle. Nós já temos decisões judiciais que declararam a inconstitucionalidade da limitação do próprio capital, mas eu acredito muito que o trabalho do CAT será importantíssimo até mesmo para que as empresas que venham atuar aqui ou que recebam capital tenham critérios, assim como também vão ter que obedecer à Anac, os parâmetros que nós já seguimos.

Assim, senhores, vou suspender a nossa reunião para o nosso almoço, mas peço o seguinte: o engenheiro Celso precisa de um tempo para fazer a exposição dele. O Dr. Geraldo já falou que em torno de 20 minutos... Geraldo?

O SR. GERALDO VIEIRA - No meu caso, acho que cinco minutos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Ou seja, dez minutos, então... Podemos, inclusive, já começar a pauta. Com a palavra, o Dr. Geraldo, assim, sendo ligeiro, e deixamos o nosso companheiro Celso mais à vontade, porque a fala dele, necessariamente, será um pouco mais extensa.

E, ainda assim, eu quero reservar a meia última hora para que a relatoria faça algumas considerações importantes, porque está sendo feito um trabalho por parte da relatoria, e todos estão sabendo disso. Esse trabalho está sendo muito bem alinhado lá em São Paulo e já está trazendo bons resultados, porque nós chegamos àquele ponto de 50% - como é que se fala? - das contribuições para a mudança dos artigos. Hoje, inclusive, o Geraldo já fez mais uma grande contribuição, entregou mais de 50 artigos. E, obviamente, com a qualidade de trabalho que é muito boa, que é de grande competência.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Claro, a senhora manda.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Só uma curiosidade: quando ele mencionou a questão da capitania dos portos e a praticagem, há 38 anos, meu primeiro trabalho foi elaborar a legislação da praticagem obrigatória aqui no Brasil, porque, em termos práticos, alguns capitães chegavam, não falavam português e ficavam totalmente alcoolizados, não tinha como chegar, como aportar aqui em Santos. É só uma curiosidade, porque foi uma coincidência.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O.k.

Assim, senhores,conseguimos estar aqui 1h30.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Tudo bem.

Então, 1h30 viremos para cá, Celso ou Geraldo também para começar.

Obrigado.

Está suspensa a reunião.

(Iniciada às 10 horas e 41 minutos, a reunião é suspensa às 12 horas e 35 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, vamos retomar os trabalhos, por favor? Pontualmente.

Senhores, seguinte: o Dr. Geraldo quer fazer uma breve apresentação, mas ele não está aqui, então ele deve passar a palavra.

Aqueles que concordam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Ótimo.

Dr. Cláudio, o senhor também tem uma apresentação para fazer?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É pequena? O.k.

Encerra rapidinho?

Vamos lá. Engenheiro.

Quem aqui tem voo às 18 horas?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O.k.

Vejam só: é importante encerrarmos os trabalhos até às 17 horas, para aqueles que possam ficar. Aqueles que não possam, por algum motivo ou outro, ficar, talvez tenham que sair...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dr. Claudio, vou fazer um comentário, eu fui vice-presidente da Aliança Francesa de Goiás. Quando eu falei que nós iríamos sair à francesa, o pessoal me bateu, porque eles viraram para mim e falaram assim: "Sortir à l'anglaise", sair à inglesa. Eu falei: "Ôpa!" Então, antes que os francófonos venham atrás de nós...

Aqueles que precisam sair, podem sair. O Engenheiro Celso tem uma apresentação importante. Ele vai demorar pelo menos umas duas horas, segundo ele - sério. Nós temos as apresentações menores e temos que passar o recado à Profª Maria Helena. Então, seria importante que até 16h30 a professora possa ter a palavra, para que possamos fazer as considerações

e possamos encerrar. E o que a professora tem a dizer, não demorará apenas cinco minutos, acho que vai demorar um pouco mais.

O Dr. Geraldo não está. Poderíamos, então, passar à apresentação do Claudio, do CJ. Além do CJ, temos o Geraldo e o Celso para hoje, certo? O.k.

O voo da professora é às 20h30. Então, podemos ficar aqui até às 20 horas.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES - Na realidade essa apresentação é uma proposta de que a gente discuta e tente chegar a algum nível de consenso em relação a algumas definições. Basicamente está ligada a essa parte de infraestrutura aeronáutica, capítulo dois - passe adiante, por favor -, em que nós temos a classificação padrão atual: os aeródromos são divididos em civil e militar, e os aeródromos civis, em público e privado. Isso é a atual. Há uma linha que acompanha, que mantém, essa mesma classificação.

Há uma segunda proposta, que por sinal eu acho que é a do Geraldo - próximo, por favor - que fala em aeródromos, não fala mais em civil e militar, e, sim, em público e privado, como propriedade. Do privado, há o de uso público e o de uso privativo, que seria para uso específico, e de uso particular, que seria o que hoje é o nosso aeródromo privado propriamente dito. Então, é um pouquinho diferente.

Dessas propostas saem toda uma série de condicionantes. Vamos ver a terceira proposta, que é a divisão entre público e privado. O público se divide entre civil e militar.

O militar se caracteriza como sendo um aeródromo civil, mas é civil de uso restrito. E existe o público civil de uso geral, que é o público propriamente dito; e o público civil de uso restrito. E há o privado, que é de uso pessoal. Na realidade, encaixa-se um pouco com a proposta dois, só colocando que o militar é de uso público. Então, são três propostas distintas.

Agora, mais uma aí, só para a gente...

Todas elas, de qualquer forma, colocam que o aeródromo civil tem que ter o cadastro. Eu acho que a do Geraldo não fala nisso, mas permite que seja incluído esse item. Eu acho que isso aí não vai ser problema.

O aeródromo de uso público tem que ter uma certificação sempre ou uma certificação gradual, também, nas três opções existe esse jeito. E o privado, de uso privado, privativo, tem que ter o registro pelo menos.

Então, o meu objetivo aqui foi brevemente mostrar as três opções. São três opções diferentes, porque precisamos, de alguma forma, para dar continuidade nos demais artigos no que se refere à infraestrutura. Eu acho que o Dorieldo é o defensor de uma dessas propostas, o Geraldo é de outra proposta, e acho que o Ronei é da outra proposta.

A sua é a um ou é a três?

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Eu sou da atual. Na minha, a única diferença é que o aeródromo militar não é público, não é de uso público. Ele pode até ser estatal, mas não de uso público, e a defesa, também, que não se baseia na propriedade, mas na destinação. Esta também é a defesa do José Pacheco, que é o autor do livro de comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica e também que trabalhou na redação do Código.

Eu considero muito complicado defendermos infraestrutura militar como de uso público, porque os aeroportos são regidos pelo princípio da não discriminação. Então, se os aeroportos militares vierem a ser de uso público, eles não podem discriminar outras aeronaves, inclusive as que praticam voos.

Então, há uma incompatibilidade, porque, pelo fato de ele ser militar, ele é de uso privativo da Força Aérea. Ele foi feito para a defesa do País. E, se você diz que ele é público, significa que ele não pode ter discriminação com relação a outros tipos de aeronave.

Então, pode haver conflito da realização da prestação de serviços aéreos com a defesa do País. Ele foi feito para aquele fim, para a defesa, é de uso privativo. Eu vejo essa incompatibilidade conceitual da finalidade de uma infraestrutura de uso militar e da finalidade de uma infraestrutura de uso público. Basicamente, é esta a defesa.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES - Eduardo, você poderia mostrar de novo as três propostas, para podermos...

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - É com essa que eu compactuo. O civil é de uso público e de uso privado. O militar é uma outra espécie.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES - Então, você compactua com o que está hoje no CBA, certo?

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Sim. Só com uma diferença: o CBA usa o termo "privado". Eu defendo que se passe a usar os tempos "uso público" e "uso privado", até mesmo porque a maioria dos países na América Latina adota essa nomenclatura, sendo que as leis deles ou são mais novas, mais recentes que a nossa, ou foram reformadas, como

a lei do Uruguai. Então, as expressões "uso público" e "uso privado" são mais adequadas, para não dar essa interpretação de relacionar com a propriedade, que não tem nada a ver com a finalidade da infraestrutura.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES - A proposta dois é a do Geraldo, certo? Não fala no militar aí? O Geraldo chegou.

Esta é a sua proposta de classificação, certo?

O SR. GERALDO VIEIRA - É.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES - E qual é a proposta três? Mostre, por favor, a proposta três agora, Eduardo. Público e privado. Essa aí tem outra nomenclatura, mas é muito parecida com a proposta dois.

Bom, a ideia é que tentássemos chegar a um consenso em relação a que classificação nós vamos adotar dentro do nosso Código, da nossa proposta.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sim, Marcus.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - É só um esclarecimento em relação à proposta dois. Você pode voltar, por favor?

Existe também alguma diferenciação na destinação do uso do aeródromo público nessa proposta?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, desculpem.

O SR. GERALDO VIEIRA - Está perguntando a mim, não é?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Só um minutinho, Dr. Geraldo.

O pessoal do som - eu me esqueci de dar o recado - pediu para que, antes de falarem, pelo menos se identifiquem com o primeiro nome. É só para ficar mais fácil o registro.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Marcus Oliveira, da AIAB.

Quero só fazer uma pergunta para saber se existe classificação pela propriedade pública e privada e, depois, classificação pelo uso no caso privado. Pergunto também se existe essa classificação pelo uso no caso público, na proposta dois.

O SR. GERALDO VIEIRA - Existe, porque, nessa proposta, nós estamos classificando pelo regime a ser aplicado. Como pretendemos abrir o setor para o investimento privado, nós estamos dizendo que o público é esse objeto de concessão, que é um processo especial de acesso ao serviço, mas estamos admitindo que, sob regime público, haverá a segunda modalidade, além da atual, que é o aeródromo civil privado, no entanto aberto ao uso público. E aí nós imputamos a esse aeroporto o regime público na prestação de serviço, exceto no que se refere ao valor do contrato, porque seria um projeto de investimento privado.

Portanto, nós temos o público lá em cima, que seriam os atuais, e, depois, o aeródromo civil privado de uso público, que seria explorado em regime público, porém com a característica de que não decorre de uma concessão. Assim, não existe um valor de contrato, e a administração é toda privada. Não há reversão de bens, não há prazo, nada disso. A única distinção são esses três pontos, fundamentalmente.

Nós escolhemos essa modalidade, que seria um aeródromo civil privado de uso privativo, para acolher todas as operações aeroportuárias cujo aeródromo não seja aberto ao público. Então, o que pretendemos alcançar com isso são todas as outras formas de prestação de serviço de infraestrutura aeroportuária, porém não acolhendo, não trazendo para dentro dela o uso público.

O que seria isso? Seriam todas as demais formas, e nós relacionamos aqui o que poderia ser feito. O empreendedor do aeroporto poderia, por exemplo, construir um aeroporto para carga que poderia ser doméstico e internacional. Imaginem: duas companhias de carga grandes resolvem construir, com recurso próprio, um aeroporto para carga, para aviação não regular. Então, eles poderiam operar esse aeroporto livremente em regime privado...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GERALDO VIEIRA - Só para eles. Não. Poderia ser para carga; poderia ser um aeroporto só para manutenção.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - A diferença entre privativo e particular seria simplesmente exploração econômica.

O SR. GERALDO VIEIRA - É. O privativo pode ter exploração econômica, e o de uso particular, não; ele é construído e operado, porém não tem exploração comercial. É a pista do interior, ou da fazenda. O outro, não. O outro opera qualquer tipo de serviço de infraestrutura, em regime privado.

O de cima, o privado de uso público, seria operado pelo empreendedor mediante autorização vinculada. Se você analisar a proposta, vai ver, por exemplo, que há 20 cláusulas necessárias no contrato de concessão. Como ele vai obter a operação mediante uma autorização do Estado, essa autorização é incondicionada, mas depende de autorização do Governo.

E nós colocamos que, sempre que houver um projeto desse tipo, ele será divulgado e, se mais de uma pessoa manifestar interesse em fazer o mesmo empreendimento, isso será submetido a um processo de seleção pública, e vai ganhar quem garantir maior volume de carga ou de serviços.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Ainda sobre essa proposta, quero fazer só mais duas perguntas.

Nesse caso da autorização, existe uma avaliação meramente técnica, ou seja, da sua capacidade de operar aquele aeródromo para uso público, ou existe também uma avaliação econômica associada, de interesse para a emissão dessa autorização?

Segunda pergunta. Houve, na verdade, uma discussão anterior - não sei se ela estaria nessa proposta - de que o aeródromo público também poderia ser de uso particular ou restrito, no caso,

por exemplo, de um aeródromo militar, que seria enquadrado dessa maneira. Seria estatal, porém de uso restrito ou particular, ou de qualquer forma.

O SR. GERALDO VIEIRA - Como nós ainda temos, no momento atual, uma mistura de infraestrutura civil e militar - há vários aeroportos que são bases aéreas também -, nós achamos importante, para não criar mais um ponto de atrito na nova legislação, separar pela destinação. Existe aeródromo militar e aeródromo não militar, civil.

Para o militar, não estamos pedindo regra nenhuma, a não ser que, quando conviverem militar e civil numa mesma área, as duas autoridades, a de aviação civil e a autoridade aeronáutica, vão emitir o regulamento de convivência para isso. O resto todo é civil.

Não estamos restringindo nem regulando a possibilidade de a aeronave militar utilizar um aeródromo civil, porém estamos dizendo - dizendo não, assumindo - que, se houver uma operação de guerra, estado de sítio, estado de defesa, ela vai usar qualquer bem público, assim como as Forças Armadas utilizam. Então, não é necessário fazer a distinção na lei.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GERALDO VIEIRA - A regulação econômica é assim: aeródromo civil de uso público é explorado em regime público, clássico; e, para isso, há as regras, aqui. Aeródromo civil, privado, aberto ao público, portanto liberado para uso público, são as mesmas garantias de operação do aeródromo público, porém retirando delas questões pontuais, como valor do contrato de concessão, já que se trata de autorização, de liberdade tarifária e de preços.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Mas o meu ponto é só o seguinte: se dois aeroportos privados, que serão abertos para uso público, quiserem operar na mesma área - por exemplo, de captação -, se existe uma avaliação, por exemplo, para emissão da autorização, do interesse econômico. É só esse o ponto. Ou se os dois, uma vez comprovada a capacidade técnica, seriam autorizados; se haveria essa permissão da lei, essa previsão legal de que houvesse essa avaliação econômica na emissão ou não da autorização para um aeródromo privado ser destinado a uso público.

O SR. GERALDO VIEIRA - Se a área locacional for a mesma, ele vai ter de apresentar um projeto, e a autoridade vai avaliar, mas, em princípio, nós estamos liberando tantos quantos sejam na mesma área locacional, porque se trata de monopólios naturais, sejam eles exercidos em regime público ou privado, sem limitação.

O que isso pode incomodar no futuro? É isso que eu deixei claro: amanhã, alguém pode resolver fazer mais três aeroportos na região metropolitana de São Paulo, em tese. Isso é possível que aconteça, mas, se o Estado, ao examinar o projeto que está sendo proposto, entender que existe alguma restrição, ele que não faça a autorização. Quer dizer, eu tenho o direito de requerer, porém o Estado não tem o dever de autorizar, ainda que cumpridas as condições, se for verificado algum prejuízo. Como eu acho que esse tipo de aeroporto, em região metropolitana, no futuro, vai acolher mais uma necessidade de demanda da aviação geral e da aviação não regular, parece-me, então, que, nesse caso - a aviação geral, a aviação não regular, centro para manutenção de aeronaves -, a autoridade não terá como, fundamentadamente, opor uma restrição. O *lobby* contrário será feito pelos atuais concessionários de aeroportos, que podem ver aí a possibilidade de o fluxo de passageiros, projetado para os 25 anos da concessão, não acontecer. Mas, como nós temos um mercado crescente, temos uma taxa interna de retorno identificada e outras condições econômicas que protegem o concessionário, eu, particularmente, acho que não há risco nenhum de que ele venha a ter prejuízo na atividade, em função da locação ou da construção de empreendimento na mesma área locacional.

O que se está pensando aqui, nessas grandes regiões metropolitanas, é podermos cercá-las a 100km, 200km de distância, com empreendimentos privados que vão obedecer a todas as característica de segurança operacional, blá-blá-blá, para dar conta da demanda que está em curso. Então, estamos possibilitando aqui que alguém construa um aeroporto para transporte aéreo não regular de carga e que esse aeroporto possa ser internacional. Hoje, é muito simples você obter o alfandegamento dessa instalação. A Receita Federal faz um procedimento simplificado, e o particular é o porto seco, de carga marítima. A Receita Federal examina, e você assina um contrato de alfandegamento, em que você banca o custo da fiscalização aduaneira. Com isso, vamos permitindo que o País vá crescendo, inclusive para o interior, a partir das regiões metropolitanas para o interior. Nós achamos que isso é indispensável para criar uma escala que possa acolher uma rápida expansão dos serviços aéreos.

O que nós estamos dizendo, e é importante, e aí vai ser outro ponto de argumentos contrários, porque a mesma coisa aconteceu com o porto. A legislação prevê a possibilidade de construção de um porto na mesma hinterlândia de um outro. O que dizem os lobistas contrários? Os que já estão com terminais arrendados dentro da área do porto público organizado, como o Santos, não querem uma instalação maior, mais eficiente em São Sebastião, ou lá próximo ao Guarujá, ou em Antonina, ou próximo a Recife, porque eles argumentam que o custo desse porto público é maior do que o do porto privado.

Portanto, há um tratamento "disonômico" com relação à competição. Eles dizem que não têm condições de competir, efetivamente, no caso do Portonave, de Santa Catarina, que fica em uma margem do Rio Itajaí, e o porto público, do outro lado, administrado pelo Município, na outra margem. Hoje, o Portonave consegue operar, despachar um contêiner para o exterior de frios - é o maior porto de frios do Brasil - a um terço do preço do mesmo contêiner no outro lado da margem, porque é uma empresa estatal.

(Soa a campainha.)

O SR. GERALDO VIEIRA - Então, a nossa concepção de modelo é permitir um crescimento rápido, estabelecer que pode ser feito em regime privado. Isso significa que eu vou ter liberdade para praticar os meus preços e, obviamente, se eu vou concorrer com aeroporto público, que já carrega subsídios, que já estava construído, eu vou ter preços melhores. É o *maverick*, o *maverick* da exposição de manhã o simples fato de eu permitir que alguém faça, dar consistência a uma maior consistência aos preços específicos que são praticados no aeroporto público hoje. Em segundo lugar, se eu monto meu empreendimento, e são muitos bilhões para construir isso daí, obviamente que eu vou ter uma estrutura de gerenciamento e eficiência muito maior, possivelmente no começo, no início do programa, do que os outros que já estão instalados. Agora, não fazer isso, hoje, no Brasil, é simplesmente repetir a estrutura atual, o que significa dizer que nós estamos aqui decidindo não modernizar o código, no prosseguimento desse modelo, que sucateou a infraestrutura aeroportuária do País.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, pela ordem.

Dr. Geraldo, o senhor vai fazer a apresentação? O senhor fez a apresentação?

O SR. GERALDO VIEIRA - Eu acho que essa proposta, só para fazer uma síntese, rompe com o modelo atual nesses aspectos que eu mencionei; abre o mercado para investidores privados. Se o aeroporto for de uso público, vai ser sob regime de exploração privado, porém atendidos todos os requisitos para o uso público. Os demais decorrem desse modelo. A proposta que eu trouxe hoje, que é a segunda versão, está adaptada a esse conceito. Se nós não aceitarmos, se a Comissão não aceitar a proposta que eu trouxe, que é essa segunda proposta, nós teremos que refazer tudo isso foi feito, adaptar um outro modelo. O que se está pretendendo é um modelo que abre.

Se o modelo vai manter fechado, ocorrerá a necessidade de uma outra regulação que não a que está aqui.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Perfeito.

Nogueira.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Vou abusar do Geraldo.

Eu fiquei com dúvida, Geraldo, na parte conceitual do privado uso público e privado uso privativo, na proposta 2. O Marcos perguntou: "Exploração comercial?" Você falou: "Sim." Mas eu fiquei com dúvida se a exploração comercial é o item que realmente diferencia um do outro.

Obrigado.

O SR. GERALDO VIEIRA - A tabelinha não está bem detalhada, mas todas as modalidades operacionais que estão propostas aqui, exceto o aeroporto de uso particular, que não é nem explorado, é operado, todas elas têm exploração comercial. A primeira categoria que nós chamamos de necessidade técnica legislativa, chamamos de aeródromo civil público. Portanto, aberto ao público, de uso público.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GERALDO VIEIRA - O segundo: aeródromo civil privado, aberto ao público.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GERALDO VIEIRA - É quase irmão gêmeo, mas o primeiro se faz em regime público; o segundo, em regime privado. Significa liberdade tarifária, não reversibilidade dos bens, não valor do contrato, prazo indeterminado. Enquanto o cara estiver prestando o serviço adequado, ele está lá executando. Não tem prazo. O contrato de adesão só se desfaz perante a prestação de serviço inadequado. Aí o Poder Público vai lá e tira.

Eu utilizei o uso privativo para diferenciar aqueles aeroportos que não são abertos ao uso público. Por exemplo, você chega à aviação geral, ou a um táxi-aéreo, ou a qualquer outra aviação; o indivíduo para operar ali tem que ter uma "aquiescência", entre aspas, anterior do operador do aeroporto. Por isso eu chamo de uso privativo, para distingui-lo do outro, que também é privado, mas de uso público. Uso privativo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GERALDO VIEIRA - Necessitam. Todos necessitam exceto do uso particular. Em todos eles haverá uma administração.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GERALDO VIEIRA - Sim, mas o que a pessoa vai fazer quando construir o investimento, porque tudo isso é dialética legal para poder criar o símbolo, etiquetar o líquido que tem dentro da garrafa. Então, o indivíduo vai fazer o seguinte: construir um aeroporto, e nesse aeroporto operam aviões da aviação geral, aviões de transporte aéreo não regular, aviões experimentais. Portanto, ele já divulga para o público que aquele aeroporto dele vai ser utilizado naquelas classes de aviação.

Digamos que a Fedex venha aqui e faça um aeroporto de carga. A Fedex vai dizer: "vou explorar esse aeroporto comercialmente; vou transportar todas as cargas domésticas e internacionais nesse aeroporto; vou permitir, adicionalmente, que essas empresas de aviação geral e de táxi-aéreo operem aqui comigo para eu ampliar a receita, mas não vou permitir que outra empresa consolidadora de carga, como os Correios, opere aqui." Por isso que chamo de uso privativo. Se a empresa Correios se sentir incomodada, opera no aeroporto público ou constrói o seu aeroporto.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - A minha dúvida permanece um pouquinho, talvez pela falta de alcance do uso privativo, pegando um exemplo que você deu, Geraldo.

Você fala: "o aeroporto vai permitir operações da aviação geral." A aviação geral é um leque bastante grande de segmentos, dezenas de atividades decorrentes. Vou pegar um exemplo: eu tenho uma empresa de mecânica e sou representante de três empresas estrangeiras que fabricam aviônicos. Vou dar um exemplo superconhecido que está na maioria das aeronaves. Eu sou um credenciado da Garmin. A sua aeronave tem um problema no equipamento Garmin, e você vai até esse aeroporto. Aí você não pode dizer que é o Nogueira que vai ou que é o colega aqui. Você simplesmente vai ter que ter a porta aberta para atender a qualquer Nogueira que tenha um Garmin e que, de repente, tenha um problema naquela região.

Nesse ponto, fica a minha dúvida do uso restrito, porque, se eu me basear no exemplo dessa minha oficina, eu tenho a porta aberta, como porta de rua, loja de rua. Qualquer um que precisar entra. Porém, se qualquer um que precisar entrar, ele para mim tem o uso geral, ele é de uso público. Esse ponto é que eu não consegui captar, Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA - Nogueira, foi ótimo. Eu acho que a pergunta é excelente para esclarecer o seguinte: a minha proposta se difere radicalmente da Proposta nº 3, porque não existe uso restrito. O que estou definindo é o regime de exploração. Se o aeroporto está sendo explorado em regime privado, o dono do aeroporto, o investidor é que vai dizer o que vai operar naquele aeroporto. Não existe restrição. É economia de mercado, tudo livre. O indivíduo constrói o aeroporto dele. Nós já temos, inclusive, precedentes nisso, que é a construção do aeroporto de São Paulo, da cidade aeroportuária. O cidadão, quando construir o aeroporto, vai atrair para dentro do aeroporto o maior número possível de "operadores aeroportuários", entre aspas, ou seja, de oficinas de manutenção; vai construir o maior número possível de hangares ou dar para o terceiro interessado construir o seu hangar. Quando ele traz uma oficina de manutenção, no teu caso, e a oficina vai lá para dentro, a oficina vai dizer: "amigo, eu faço manutenção desses tipos de aeronave." Qualquer aeronave que venha a fazer manutenção vai acessar o aeroporto.

Essa é a beleza do setor privado, das eliminações de barreiras, da adaptação do modelo às necessidades do País. É claro que o sujeito que empreender, que começar a criar obstruções de acesso ao aeroporto dele vai estar perdendo receita, mas, ainda assim, ele fica exposto, porque ele tem o aeroporto público, de acesso público, concorrendo com ele, e há outros de acesso público que são operados em regime privado, só que é garantido o acesso público.

Então, o acesso privativo só se distingue do acesso público porque eu estou dizendo que, no acesso público, qualquer aeronave entra no aeroporto. Porém, estou dizendo, para diferenciar e estabelecer a concorrência, que, nesse aeroporto onde qualquer aeronave entra, ele vai ser administrado sob regime privado, o que significa dizer que ele formula sua regra de tarifa, a sua regra de preços específicos, o preço dos hangares que ele vai ceder para um terceiro construir ou não.

Lá na cidade aeroportuária, um projeto maravilhoso, eles colocaram dentro do aeroporto, do aeródromo, uma universidade, bairro residencial, centros de formação específica e treinamento de pessoal, hangares. São 700 aeronaves que vão poder, simultaneamente, com capacidade de estágio, operar naquele aeroporto. Foi um drama para se conseguir isso, mas a SAC, graças a Deus - não a Anac -, entendeu que aquilo ali é um centro gerador de riquezas. E, mais do que isso: as pessoas estão criando lá um polo de manutenção de aeronaves da aviação geral de padrão mundial, com as melhores tecnologias disponíveis no mundo. Vão fazer manutenção de aeronaves também na América Latina inteira.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES - Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA - Então, isso é livre.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES - Só para complementar, se você me permitir. O que eu entendo de diferença entre o uso privativo - os dois são privados - e o uso público é que, no uso privativo, o proprietário, o operador poder dizer: "eu não aceito a TAM; eu não aceito os Correios." Não é quem quiser vai. Eu posso restringir, por ser de uso restrito. Se ele fosse de uso público, não. Ele não poderia restringir. A TAM poderia operar, qualquer outra empresa poderia operar também. Mas essa é a distinção.

O SR. GERALDO VIEIRA - Perfeito.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, pela ordem.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Pela ordem, por favor. O Tercio tem uma inscrição.

Senhores, mais um detalhe: eu gostaria que não se alongassem, não por mais de dez minutos, porque nós temos a apresentação do Celso, e é uma apresentação um pouco longa. Peço, então, a paciência de todos e também as devidas considerações com mais objetividade, se bem que o debate está andando muito bem. Está em um bom nível.

Sim, Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA - Só uma última observação, e eu me calo.

Se você for verificar a proposta, existe uma proposta inicial definindo o contrato de concessão e todas as cláusulas do contrato. São 25 cláusulas. Esse é o aeroporto clássico, concessionado, que já está aí, operado sob regime público. Nesse operado sob regime privado, mas aberto ao público, de uso público, são todas aquelas cláusulas, menos três, que garantem a operação do aeroporto em regime privado; no de uso privativo, são todas aquelas cláusulas, menos sete ou oito; e, no de uso particular, todas aquelas cláusulas, menos dezoito. Com isso, ressalva-se o interesse público, ressalvam-se as questões vinculadas à segurança, à operação, etc..

Por último, a autorização vinculada é quase, entre aspas, um "contrato de concessão". É uma forma admitida na Constituição e já utilizada largamente no setor portuário, no setor de telecomunicações e no setor ferroviário. Então, nós não estamos inovando na ordem jurídica constitucional. Não há inovação nenhuma, não há prejuízo nenhum à matriz constitucional. Estamos simplesmente abrindo a possibilidade de que uma nova forma possa ser utilizada, mediante controle absoluto do Poder Público, via agência reguladora e tudo o mais.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Eu só vejo uma situação, rapidamente. A minha preocupação não é nem o privado, o público ou o privativo - primeiro, o Tercio; depois, estou inscrito -, até porque, geralmente, parece que a Infraero também - o Tércio até pode esclarecer isso - tem retornado alguns aeroportos para as municipalidades, porque muitos Municípios querem aeroportos, mas ninguém tem condições de tomar conta deles, ou também de tomar conta das pistas de pouso. E muitos Municípios, inclusive, degradam esses campos aeroportuários por especulação imobiliária,

por falta de interesse, etc.. Eu também gostaria de ver uma ressalva ou uma maneira de esses campos serem preservados também.

O SR. GERALDO VIEIRA - Ao definirmos a questão da delegação, o aeroporto público tem duas formas de outorga: ou é concessão, de um lado, mediante licitação, ou, de outro lado, outorga de delegação, mediante convênio entre a União Federal e a entidade pública.

Nós estamos admitindo, também introduzindo formas de parceria público privada e de consórcios públicos. Em Santa Catarina, o meu Estado natal, nós estamos avançando na direção quase de formar um consórcio para o aeroporto, assim que essa lei for editada, entre dois Municípios de dois Estados diferentes e com a participação dos governos estaduais, dos Municípios e do setor privado adicionalmente.

Então, essa nossa proposta abre essas possibilidades múltiplas de definir como fazer. E não é que eles deem prejuízo, porque é outra visão; é outra visão de mercado. Não é que esses aí dão prejuízo. São outras formas operacionais que acolhem investimentos privados.

O pessoal lá está pensando: "vou fazer um *shopping* aqui com uma pista, porque isso me viabiliza o serviço aéreo." E esse aeroporto é da Infraero e deve ser um dos que dão prejuízo, mas dá prejuízo por quê? Qual é a razão de dar prejuízo? Porque a forma é inadequada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dr. Tercio, por favor; Nogueira, depois o Thiago. Mais alguém, senhores? Porque temos a próxima apresentação. Então, temos o Tercio, temos o Nogueira, depois o Thiago.

Por favor, Dr. Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Eu gostaria de iniciar informando que, realmente, nós temos um índice razoável em termos de solicitação de devolução ou de assumir aeroportos no interior de alguns Estados, inclusive no Estado de Santa Catarina, onde nós temos dois aeroportos que foram construídos. Um está em fase de término de construção - eu estou aqui pelejando para lembrar o nome dele - e o outro é Criciúma.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Jaguaruna!

Um é Jaguaruna e o outro é Forquilhinha. São dois aeroportos - o Forquilhinha, em Criciúma -, onde foram realizados grandes investimentos por parte do Governo, e depois o Governo do Estado construiu o Jaguaruna e está tentando levar o funcionamento daquele aeroporto. Só que, se não levar, é uma construção morta. Foi feito um aeroporto que não tem movimento e cujo movimento maior já está situado no aeroporto de Criciúma, no Forquilhinha.

Isso aconteceu também no Estado de Minas Gerais, nas proximidades de Juiz de Fora, com o Aeroporto...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Goianá. Foi a mesma situação.

Uma terceira situação semelhante, que vai acontecer brevemente, será entre Piauí/Parnaíba e Ceará/Jeriquaquara. Jeriquaquara está construindo um aeroporto em muito melhores condições do que o de Parnaíba. Só que Parnaíba está sob o ônus da Infraero, como estatal, que administra o aeroporto. Ela conseguiu essa administração, através de uma orientação política, para fazer *charters* internacionais. E lá, realmente, foi feito um voo *charter*. Um. Não foi feito nem um outro mais. A Azul opera ali com o 42 e com o 72, e estava retirando. Acho que há um voo por semana, Thiago, se não me engano. Portanto, não há mais voos, e nós estamos lá com uma estrutura administrativa e uma estrutura de manutenção e não obtemos nenhum rendimento com relação a isso.

No caso da apresentação do Dr. Geraldo, eu gostaria de voltar à Proposta nº 1, por favor.

Na Proposta nº 1, os aeroportos estão divididos entre civis e militares, o que a Infraero vê hoje como o mais adequado.

Primeiro, os aeroportos públicos já têm a sua definição feita pelo próprio código; existe o privado, que também pode, às vezes, dependendo do seu proprietário, ter a sua operação autorizada; e o aeroporto militar - é unicamente militar -, caso específico da base aérea de Santa Cruz, base aérea de Santos, base aérea de Santa Maria, mas existem aqueles que nós chamamos de compartilhados, em que existem operações civis e militares. Exemplo: a base aérea de São Paulo/Guarulhos, Salvador, Fortaleza, Galeão e um sem-número de aeroportos que existem por aí.

Quando essa proposta foi debatida, quando foi apresentada pelo Dr. Ronei, da SAC, ela estava de acordo com a visão da Infraero em termos de controle dos aeroportos públicos e privados, porque nós fazemos a manutenção devida e damos condições para que sejam feitas as explorações, seja em termos de infraestrutura com a construção de oficinas, de escolas, seja com a parte de atendimento às empresas aéreas, com as suas grandes oficinas, como é o caso de Porto Alegre, onde

existem as maiores oficinas dentro dos nossos aeroportos; e o privado, que ficaria dentro daquela situação exclusiva do privado; ele fez um investimento e vai autorizar quem ele quiser para operar ali. O militar está dividido em dois: em compartilhado, junto com o civil, e o exclusivamente militar.

Esse é o entendimento que nós temos.

O SR. GERALDO VIEIRA - Desculpa, eu só gostaria de esclarecer que a minha proposta não diverge absolutamente em nada da sustentada pela Infraero e pela SAC. Absolutamente. Como se vai rotular o que está dentro da garrafa, como eu expliquei, não é tão importante. A questão aqui é abrir operações aeroportuárias, estender, ampliar as possibilidades. O privado ali é o de uso particular. Só pode ser operado pelo proprietário dele; é proibida a exploração comercial. Esse é o modelo do código.

Então, nós vamos classificar, adaptar a minha proposta para dizer que tudo é público; sendo tudo público, um é explorado em regime público, esse que está aí, e os outros dois a que me referi: o privado aberto ao público e o privado privativo. Esses vão ser explorados em regime privado. Portanto, vai haver liberdade tarifária.

Então, nós não estamos divergindo com relação a modelos, à forma. O que precisamos ver é o produto final. Eu estou abrindo o mercado para investimento privado ou não. Parece que todos estamos de acordo que o mercado deve ser aberto, inclusive é isso que estou entendendo da intervenção do colega da Infraero.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dr. Geraldo, o senhor passou algumas contribuições hoje, e essas contribuições serão replicadas aos demais, mas, até se antecipando ao discurso, está sendo muito bem colocado. A nossa Relatora vai explicar mais pormenorizadamente para todos, mas se pudéssemos ter essa explicação do senhor dentro daquela minuta, até para justificar, acho que ficaria muito melhor, muito mais claro até.

Agora, o próximo com a palavra é o Nogueira; depois, o Thiago.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Obrigado. Eu me levantei antes do Gerando.

Geraldo, você explicou, explicou e não falou a palavra mágica! O Moura me passou o texto que vocês apresentaram. Eu não o havia lido. Ele fala de não regular e vem citando uma série de atividades, excluindo a aviação regular. Então, eu posso simplificar o entendimento entre o privado de uso público e o privado de uso privativo: a diferença está na presença ou não da aviação regular, porque todas as demais atividades de aviação estarão presentes num ou noutro.

Nesse ponto, tendo esse entendimento, parece-me muito mais fácil me alinhar à Proposta nº 2, justamente pelo que o Geraldo comentou.

No mundo de hoje, não nos anos 80, quando foi criado o atual código, as duas figuras se bastavam, mas, no mundo de hoje, elas já não se bastam mais. Cabe uma terceira opção. Não sei se "privativo" seria a palavra final; pode ser que alguém não goste. Eu não gosto muito dela, mas entendo o conceito do que ela está representando na proposta. Ela parece que atende a uma necessidade mais atual de que haja a possibilidade de ser um *business*, porque há essa necessidade.

O que justifica a minha posição não são os belos olhos do Geraldo, até porque ele não os tem, mas, hoje, na aviação geral, um dos grandes problemas são as empresas que têm suas atividades na aviação geral, porque, justamente, ou elas estão no público, ou não estão em lugar nenhum. Então, é uma questão de sobrevivência de um mercado que tem quase 300 mil empregos, postos de trabalho garantidos, mais de um bilhão de tarifas. É o segundo mercado do mundo em termos de aviação.

Nesse caso, a Proposta nº 2 parece-me que atende a uma necessidade que nós temos sentido no mercado não é de ontem, é de duas dezenas de anos pelo menos, quando começou realmente o mundo a mudar, e a atividade começou a se abrir.

Era só isso, Geraldo. Obrigado, mas você não falou a palavra mágica!

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, o nosso querido Nogueira falou da palavra mágica. É verdade, e eu lembro, vocês vão examinar, que é um texto para debate.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Claro!

O SR. GERALDO VIEIRA - O importante é onde queremos chegar, o que queremos fazer com o nosso País, se ficamos na África ou se vamos para a Europa.

A questão é que nós estamos conferindo direito explícito a um empreendedor que queria empreender o aeroporto civil privado, em regime privativo; estamos a ele dando direitos de obter, estamos tirando o direito de o Estado recursar. Ele pode recursar na outra forma, que é para uso público, mas não para uso privativo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Perfeito.

Bom, passando agora ao último debatedor, Thiago.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Três pontos só, Presidente.

O primeiro deles é com relação ao primeiro ponto que o Geraldo levantou: consórcio de Municípios para operar um aeroporto.

Hoje, o Plano Geral de Outorgas já permite que isso seja feito. Ele não consegue encaixar a PPP, que ele incluiu no meio desse consórcio, mas ele permite que deleguemos esse aeroporto a um consórcio de Municípios, e esses Municípios, dentro da sua competência, podem, sim, promover uma licitação pública para estruturação de uma PPP.

Acreditamos que isso hoje já é viável, já é possível, inclusive é encorajado e incentivado pela SAC. Hoje nós temos total interesse nesse modelo de parceria com o setor privado.

O segundo ponto com que temos que nos preocupar também, quando reestudamos toda essa lógica e sistemática de aeródromos, é que já existe toda uma situação, não se está criando algo do zero. Existe um setor que, bem ou mal, está equilibrado e se fundamenta em uma instituição privada, resolvida para o uso privativo, ou para o uso aberto ao tráfego, mediante o regime da autorização, que foi incluído, já foi instituído e está em pleno funcionamento - eu acho que essa é uma das principais preocupações do Nogueira -, em que o setor privado pode investir, pode participar, para que a aviação geral possa se desenvolver, independentemente do Estado. Eu acho que isso nós conseguimos colocar na rua. Está tendo uma boa adesão, está funcionando bem. E acho que faz parte também do equilíbrio do sistema, que temos procurado.

Eu acho que, por ora, é isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bom, eu...

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, eu preciso fazer um registro. Estou sendo oportunista e inconveniente, o senhor me desculpe.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Claro.

O SR. GERALDO VIEIRA - Quero parabenizar o Thiago. Ele tem toda razão. Hoje, essas formas são previstas no Plano Geral de Outorgas. O que nós estamos fazendo? Como estamos construindo uma lei nova e como a lei atual não prevê, nós estamos, na realidade, trazendo para dentro da lei o que já é feito no contexto ressaltado pelo Dr. Thiago, simplesmente adicionando, pela importância do tema. Hoje nós temos a Lei das PPPs e a Lei do Consórcio Público. Nós estamos dizendo que, naquele regime de delegação, pode-se acolher quaisquer daquelas formas não previstas na lei atual.

Faço o registro e parece que estamos todos de acordo, no final.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Eu queria apenas dizer que, há dois anos e meio, três anos, participei de um evento chamado Lançamento do PAC 2, no Palácio do Planalto. Tive essa oportunidade, estava lá. Na época, o então Ministro da SAC, diante da Presidente da República, fez uma declaração que até hoje ecoa para o mundo da aviação geral e de forma que eu espero que seja revertida o quanto antes, porque colocaram os táxis-aéreos, a aviação geral e demais como residual. Dentro de tudo, um pacote que estava sendo formado para a aviação. Eu espero que esta Comissão hoje, democraticamente, possa demonstrar que esse mal-estar acabou. Porque, de lá para cá, realmente, tenho sentido que a SAC tem se aproximado, que a Anac tem se aproximado, mas espero que nós aqui possamos tratar de forma inclusiva toda essa questão, que se possa compreender, como o Geraldo dizia, todos os segmentos da aviação, sem distinção ou sem residualismo.

Nogueira, concedo a palavra a você um minutinho, porque o Celso já está ficando vermelho.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Apenas um minuto e trinta.

Os residualistas não guardaram nenhum rancor porque nós entendemos que foi um mal momento do então Ministro. Logo após, ele nos chamou e pediu ajuda justamente para manter a estrutura que eles estavam prevendo, com um investimento de sete bilhões em não sei quantos aeroportos regionais. O grande medo na SAC era investir e não usar, e logo o Decea iria acabar. Então, convocou a aviação geral para ser a grande operadora desses aeroportos menores. Além disso, que se abrisse a possibilidade de algumas empresas da aviação geral se postarem como administradoras. Nós sabemos a desgraça que é a administração de aeroportos regionais, de aeroportos do interior. O Tercio pode concordar comigo porque frequenta alguns deles e sabe que os vizinhos não têm pernas, não andam. É carro de bombeiro com pneu furado, sem água, com mangueira furada, cercas quebradas, cachorro que passa pela pista, etc. Ou seja, é um caos, realmente, a administração aeroportuária de maneira geral no País. E a SAC logo depois entendeu que o residual não era tão residual, era pesado, e nos convocou para ajudar. É uma pena que não tenha saído ainda.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sairá.

Bem, senhores, diante disso, mais alguma colocação?

Dorieldo.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Dorieldo, vice-presidente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O senhor consegue fazer em dois minutinhos para o Celso já começar a apresentação dele?

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Eu prefiro fazer diferente.

A Proposta nº 1 diferencia-se muito pouco da 2 e da outra apresentada. A diferença é só a estruturação, que aqui é pelo uso e, na outra, é propriedade.

Na questão do regime privado ou do regime público, encaixa-se exatamente naquelas de uso público.

Mas eu prefiro deixar essa apresentação para uma próxima ocasião, porque nós já temos outros para apresentar assuntos importantes.

Então, eu pediria ao CJ que congele essa estrutura 1. E, na próxima reunião, Ronei, você e eu faríamos aqui uma apresentação conjunta, porque praticamente a nossa proposta não se diferencia da dos outros. É só uma questão de nomenclatura: uma, é por propriedade; outra, pelo uso.

Particularmente, defendo que a nomenclatura pelo uso seja mantida, porque na maioria dos países é assim. O Direito Aeronáutico, um dos princípios que o regem é o da uniformidade. Quanto mais uniformes os procedimentos, as normas no mundo todo, melhor para a aviação funcionar. Então, eu defendo que a gente não se diferencie muito das práticas globais sobre classificação de aeroportos que já são adotadas. Mas isso a gente passa para uma outra reunião, porque aí o debate fica melhor e mais a contento.

Respício.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Por favor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Só para fazer uma organização.

Eu pediria à nossa secretaria da Mesa para incluir, então, a apresentação do Ronei e do Dorieldo para a semana que vem, para eles fazerem um esclarecimento específico disso aqui. Sei que já temos uma agenda para a semana que vem, mas, no caso, o Grupo 3 (Transportes Aéreos) pede que seja inserida, então, a apresentação do Dorieldo e do Ronei sobre isso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, eu gostaria, então, de passar a palavra ao engenheiro Celso, para que ele faça a sua apresentação.

Hoje, será sobre VANTs e aviação experimental? Qual é a pauta?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Isso. Hoje, sobre VANTs. Só VANTs.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Só VANTs?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Porque, na verdade, são dois assuntos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O senhor pode ficar à vontade para fazer a apresentação.

Há um microfone para ele?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Eu gosto de ficar em pé. Há como? Eu prefiro.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O.k. Mas pode antecipar. *(Pausa.)*

Aliás, engenheiro, é melhor esperar o microfone mesmo, porque, se não, não fica gravado. A não ser que você se sente aqui e comece a falar. *(Pausa.)*

(Interrupção do som.)

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Pessoal, boa tarde. Eu pedi à Mesa para fazer a apresentação de pé. São anos como professor, pegamos esse hábito.

Foi me passada a incumbência, através do meu chefe, o Prof. Respício, para falar sobre a regulamentação dos VANTs no mundo. Então, a minha função aqui hoje é trazer para vocês uma visão de como isso é regulamentado no mundo inteiro.

Eu extrapolei o que me havia sido pedido e fiz da seguinte forma: vou começar falando o conceito de VANT e os usos possíveis que existem. Em usos possíveis, eu não pretendo ser exaustivo. Vou fazer a análise da legislação internacional para os VANTs, uma análise da legislação que foi proposta pela Anac para o Brasil; o que o País deve esperar da nova tecnologia; apresentar sugestões para legislação; e uma conclusão.

Eu resolvi usar, nesta apresentação, o nome VANT porque é o nome que a maioria dos senhores deve ter escutado, apesar de não ser o nome que está na regulamentação. A regulamentação trata de RPAs, que são as aeronaves operadas remotamente, os sistemas, incluindo não só a aeronave, mas também todo o sistema em que está lincada essa aeronave para que seja feita a sua guiagem. Mas, como o enfoque que eu quero dar é o do uso e das restrições que foram impostas, eu não me preocupei em fazer essa diferenciação mais detalhada. Então, para nós, o VANT é todo veículo que não necessita de pilotos embarcados a fim de guiá-lo.

De um modo geral, as legislações do mundo inteiro colocaram, sob a mesma égide, na mesma regulamentação, os VANTs e os aeromodelos. E a diferença básica é que VANT é tudo aquilo que você usa de forma profissional, com fim diverso do recreacional. Então, aeromodelo é tudo aquilo que usamos para fins recreativos - não é disso que vou tratar aqui.

Pode passar, por favor.

Só para começarmos, eu coloquei aqui alguns exemplos.

O primeiro é o VANT mais vendido no mundo, o Phantom, da DJI chinesa. Essa é uma foto dele acompanhando uma corrida, a Paris-Dakar. Ele é um VANT observador, é um quadricóptero. Ele tem quatro hélices; não tem superfície aerodinâmica do tipo asa fixa. Ele é um helicóptero com quatro rotores. Autonomia dele de voo: cerca de 15 minutos. Ele possui receptores GPS e Glonass - Glonass é o sistema de GPS dos russos. Peso máximo de decolagem: 1,3Kg - uma aeronave leve. Velocidade máxima de 53km/h. E esse VANT já teve - eu não estou falando da planta da DJI na China, eu estou falando somente do modelo Phantom - meio milhão de unidade vendidas no mundo inteiro. A DJI vende aproximadamente 30 mil VANTs por mês. Isso é o que existe hoje.

Outro exemplo aqui também, uma aplicação diversa, é o Yamaha RMAX, uma aeronave que foi desenvolvida no começo dos anos 90, no Japão. É um VANT agrícola, configuração helicóptero convencional, com rotor de cauda. Tempo de voo de uma hora; possui receptores GPS, mas a maioria da guiagem dele é feita pelo ser humano. Peso máximo de decolagem de 94kg, mas já existem unidades para 105kg, velocidade de 40km/h e aproximadamente 8 mil unidade vendidas. O preço desse cara aqui pode variar de US$400 mil a US$1 milhão, dependendo do uso que se tenha em mente. Se você quer um cara completamente independente, que você vai lá e plota as coordenadas da sua plantação de arroz, como é o caso do Japão, esse cara vai e faz a pulverização de forma completamente autônoma. Só um dado para vocês: hoje, cerca de 90% dos campos de arroz do Japão são pulverizados por drones como esse. A Yamaha desenvolveu toda a parte de motores, toda a parte de guiagem, toda a parte de controle. Ela tem o RMAX e tem um maior do que esse, que é o Fazer.

Pode passar.

Outro exemplo. Esse foge bastante da aviação civil, mas é só para vocês verem as aplicações.

Esse é o General Atomics MQ-1 Predator, dos Estados Unidos, é um VANT bélico, é um dos VANTs que foram utilizados naquelas guerras do Afeganistão. É uma aeronave de asa fixa convencional. *Endurance* dele: 24 horas. Opera de forma autônoma, através de GPS e Glonass. Peso máximo de decolagem: 1,020t. Velocidade: 217km/h quilômetros por hora. Aproximadamente 650 unidades já vendidas para 11 governos diferentes.

Essa aeronave possui uma capacidade especial e pode ser lançada de um C-130 Hércules. Ele tem uma rampa de paraquedismo, você abre, ele é lançado, executa a missão e retorna a um ponto onde ele pode ser recapturado.

A General Atomics foi uma empresa que recebeu aporte do governo da ordem de US$15 bilhões para desenvolver todo esse conceito. Não é somente o Predator que eles têm; eles têm outros VANTs também, com os fins mais diversos possíveis.

Usos possíveis. Como eu falei para vocês, de forma não exaustiva: aerofotogrametria, agricultura, guarda costeira, meio ambiente, patrulha de fronteiras - se você quer evitar contrabando, você pode ter lá um VANT do tipo vigilância, que vai patrulhar nossa fronteira -, inspeção de linha de transmissão elétrica, gasoduto, oleoduto, controle de incêndio e queimada, meteorologia, agência de trânsito, etc. Portanto, são vários usos, e eu acho que, quanto mais o tempo passar, mais nós vamos conseguir pensar em usos para esse tipo de tecnologia.

Legislação internacional. Para esse estudo, eu analisei as legislações de quatro países além da União Europeia: Estados Unidos, União Europeia, África do Sul, Austrália e Japão. FAA e Easa eu escolhi por causa da pujança econômica, uma escolha bem óbvia, e os demais por terem certas áreas bastante desenvolvidas. Por exemplo, Japão, com os VANTs de uso agrícola; África do Sul, muitos falam assim: "África do Sul?" Sim. O Brasil hoje compra VANTs da África do Sul, de uma empresa chamada Denel.

A Mectron, de São José dos Campos, para fazer teste de mísseis, precisa de VANTs muito especiais, que são VANTs do tipo alvo. Você tem que testar o seu míssil. Você precisa de um VANT capaz de fazer manobras para você se certificar de que o seu míssil consegue fazer a manobra correta, atrás de qualquer aeronave inimiga. Então, nós compramos alvos da Denel.

Outra coisa também: o que eu fiz? Eu montei um panorama geral dessas legislações. Por quê? Porque eu quero poder comparar com o que está sendo proposto para o nosso País e, depois, eu quero que, além de fazermos uma análise técnica - prometo para vocês que vou usar bem pouca matemática, só as quatro operações -, possamos refletir sobre o que está sendo proposto hoje.

Vou iniciar com Austrália. A autoridade aeronáutica da Austrália é a Casa. No meu entendimento, hoje, foi o país que mais pensou na utilização de VANTs em seu território. Por quê? Eles pensaram o seguinte: "nós não temos um Boeing nem uma Airbus, muito menos um Embraer ou um Bombardier, mas não vamos perder esse bonde que são os VANTs." Então, eles fomentaram a indústria de VANTs dentro do território deles. Primeira coisa: permitindo o uso comercial, permitindo o uso comercial de VANTs na Austrália.

Eles possuem, hoje, 304 empresas cadastradas, ativas, prestando serviços. O que eles obrigam? Você tem que fazer uma análise de risco, através da ISO 31:2009, e o que eles obrigam você a fazer? Primeira coisa, você tem que ter uma licença de operador de rádio aeronáutico; conhecimento de aviação relativo ao VANT que você vai operar, da seguinte forma: se você vai operar um VANT de asa fixa, você tem que ter conhecimento de aeronave de asa fixa. Se você vai operar um VANT de asa rotativa, você tem que ter conhecimentos aeronáuticos referentes à asa rotativa. E, por fim, você tem que, obrigatoriamente, ter conhecimento de voo por instrumentos.

Então, eu diria que esses três primeiros requisitos são requisitos técnicos relativos ao operador.

Quarto requisito: eles obrigam que você faça um treinamento com o fabricante do equipamento que você vai voar e que você entenda as características técnicas daquela aeronave; e, por fim, que você faça um treinamento mínimo de 5 horas em voo real nessa aeronave.

O que eles falaram foi o seguinte: se você quer cumprir esses três primeiros requisitos técnicos para o operador, possua uma licença válida de piloto de asa fixa com IFR ou uma licença válida do piloto de asa rotativa com IFR. Então, para se poder operar um VANT, na Austrália, você tem que ser piloto, tem que conhecer aquilo lá.

No meu entendimento, por que eles fizeram isso? Porque é muito complicado você pegar uma pessoa com conhecimento o mais diverso possível, porque, quem é da área deve conhecer aquele pessoal que mexe com aeromodelo e que herdou conhecimentos do pai; porém, ele não tem a doutrina aeronáutica. Então, quando você força para que ele seja um piloto, você já coloca alguns conceitos de *safety*, de *security* dentro da cabeça desse indivíduo.

Lá, as aeronaves são classificados em micro, que pesam 100g ou menos; *small*, entre 100g e 150kg; e *large*, mais do que 150kg. Na Austrália, você pode voar aeronaves com mais de 150kg com certificado experimental. O controlador tem que ser certificado por esses requisitos que eu falei. As normas foram editadas através do CASR-101, parte F. Então, hoje, na Austrália, há 304 empresas ativas prestando serviços dos mais variados possíveis: aerofotogrametria, aerolevantamento, inspeção de linha, aeroagrícola. Há tudo isso hoje na Austrália.

A outra análise diz respeito aos Estados Unidos. Aeronaves podem voar com fins comerciais, desde que possuam uma autorização para isso, através de uma isenção. Você tem que fazer um pedido. Há um formulário próprio, que você acha no *site* do FAA, e ele te dá essa isenção. Ela é analisada e concedida caso a caso. Eles possuem uma proposta de legislação para a categoria *small*. A categoria *small* deles é abaixo de 55 libras, ou 25kg, e vai ser pouco restritiva. Para vocês terem uma ideia, para essa categoria *small* já existe a proposta. Essa proposta fala que os VANTs dessa categoria não podem voar em níveis superiores a 18 mil pés. Então, vejam que ela é pouco restritiva.

Já foram concedidas mais de mil autorizações para voos com fins comercias. Permanece o limite geral de voos a 400 pés AGL. O que existe hoje é uma proposta de norma.

Aqui, eu saliento o seguinte: como eles forçaram, vamos dizer assim, o FAA a criar a legislação? Eu não sei se o nome lá é decreto, mas foi uma diretriz que saiu do gabinete do Obama, dizendo que, até o dia 30 de setembro de 2015, ou seja, a semana que vem, eles têm que estar com essa norma organizada. Permanece o limite geral, hoje, sem aprovação dessa norma, de voos até 400 pés AGL, o que dá mais ou menos 120m.

Próximo.

A África do Sul divide as aeronaves em dez classes, de acordo com o peso e a energia envolvida na operação. É uma forma de se categorizar em massa e velocidade. Ela coloca ali algumas faixas de massa; porém, dependendo da massa, se você tiver menos massa, você pode ter mais velocidade; se você tem mais massa, menos velocidade.

Limita a altitude em 400 pés AGL (como a maioria dos países).

Exige habilitação para o uso comercial dos VANTs e define critérios claros sobre qual o conteúdo deve ser cobrado em provas teóricas e o conteúdo a ser ministrado em treinamentos. Sobre isso, o que eu achei muito legal da legislação da África do Sul? Eles montaram uma norma, essa SA-CATS-101 e o *Civil Aviation Regulations Part* 101, e disseram assim: "O candidato vai ter que fazer uma prova, e, na prova, a ementa que vai ser cobrada é isso, isso, isso, isso e isso". Ele colocou tudo e disse assim: "Depois que ele passar na prova e for fazer o treinamento, ele terá de receber um treinamento sobre isso, isso, isso, isso e isso". Lá eles colocaram tudo claro. Está cristalino. Não há surpresa, não há pegadinhas. Está tudo lá escrito.

Por fim, a Europa, assim como o Brasil, está em fase de análise da norma. O prazo da Europa para análise da norma vence no dia 25 de setembro. A norma brasileira que a Anac propôs basicamente segue a mesma linha da Europa.

Possui três categorias: aberta (menos que 25kg), específica (entre 25kg e 150kg) e certificada (acima de 150 kg).

O uso comercial está restrito às certificadas.

O que eu achei interessante é o seguinte: para a EASA, mesmo os brinquedos comprados em loja são classificados na categoria aberta, na subcategoria brinquedos; eles juntaram os brinquedos dentro dessa categoria, e colocaram que eles vão ter que obter determinada certificação. Muito branda, mas eles vão fazer algumas exigências.

Os sistemas de guiagem deverão passar por processo de certificação tipo ETSO. Aqui é uma ordem técnica padrão em que se vai ter de demonstrar o cumprimento do *software*; terá de ser demonstrado que o *software* que se está usando para fazer o enlace da estação de controle com a aeronave possui determinadas características. Eu gostaria de ressaltar que, geralmente, cumprimentos com TSO e ETSO são processos altamente burocráticos e onerosos.

As propostas de regras estão contidas na A-NPA 2015-10.

Com relação às normas japonesas, eu falei que iria citar; eu até as achei, mas estava impedido de traduzi-las, porque não conheço a língua; a Profª Maria Helena, com toda boa vontade, disse que iria arrumar com um colega dela, mas ainda não veio; então, eu fico devendo para vocês, quando eu conseguir a norma japonesa traduzida. Eu sei que eles são extremamente desenvolvidos na parte de VANTs agrícolas.

Então, vamos analisar aqui o que a Anac propôs. Isto aqui já foge do que o meu chefe havia pedido para mim. O Prof. Respício tinha me pedido que eu fizesse uma análise do mundo, mas eu achei oportuno colocar aqui também o que a Anac está propondo.

Basicamente, a Anac adotou as mesmas premissas europeias. Só que, em vez de chamar de classe aberta, restrita e certificada, ela chamou de Classe 1, 2 e 3, mas os limites são os mesmos: Classe 1 (mais de 150 kg), Classe 2 (entre 25kg e 150 kg) e Classe 3 (menos que 25 kg).

É proibida a operação autônoma. E isso me trouxe dúvidas, porque, por exemplo, um dos critérios de segurança é que ele tenha um sensor GPS - esse é um dos critérios utilizados - e saiba que ele partiu daqui onde eu estou. De repente, eu vou com ele ali onde está o Prof. Respício, e ele perde o contato comigo; uma das formas de garantir segurança é ele voltar pelo mesmo caminho que ele foi. Só que aí eu lhe pergunto: quando ele faz isso na volta, ele não está fazendo isso de forma autônoma? E nós proibimos essa operação autônoma.

O uso comercial não pode dar-se com aeronaves que possuam CAVE, que é o certificado experimental, ou seja, Classe 1, ou Classe 2 e 3, sem uso comercial.

A Anac diz que a Classe 1 deverá ser certificada, mas não diz sobre quais bases isso será feito. Não se diz assim: "O padrão de certificação para a Classe 1 será este". Ela não me dá um FAR (Federal Aviation Administration), sei lá, 24. Nós temos lá o 23, o 25, o 27, o 29, para certificação de aeronaves, mas, para os VANTs, a proposta diz que vai ter que certificar, mas não diz qual. E a proposta de regra está contida na minuta do RBAC 94.

Agora, o que eu acho? E aí é o que eu converso com muita gente: eu sou uma pessoa que - costumo falar para o Georges - que tem alinhamento com o que eu acho que é coerente. O que eu acho que a sociedade quer com os VANTs? Não estou dizendo eu, Georges, CJ; o que a sociedade brasileira quer com isso? Eu acho que é uma chance muito boa para desenvolvermos, de forma acelerada, a cadeia produtiva aeronáutica no País, porque aeronaves menores envolvem custos menores, apesar da tecnologia ser semelhante. Desenvolvimento prioritário em áreas sensíveis para o País: meio ambiente, agropecuária, segurança pública, criação de novos empregos, aumento da segurança de voo, exportação de produtos de qualidade, oferta de serviços mais baratos e com qualidade equivalente aos ofertados por aeronaves atuais. E aí é onde eu quero fazer a primeira análise.

Hoje, nós estamos com uma classe de até 25 kg, que é a Classe 3, que seria a faixa mais fácil de se operar, onde os requisitos serão menores; porém, esse peso máximo de decolagem é muito bom para a Europa, mas eu acho que ele é inadequado para o nosso País. Por quê?

Na Europa, há países enormes, como a Alemanha, que é do tamanho do Estado de São Paulo, e lá quem tem 25 hectares é um latifundiário. Lá, um VANT com peso máximo de decolagem de 25 kg é capaz de pulverizar a plantação inteira do indivíduo em uma hora!

E aqui no Brasil? A situação é outra. Aqui, nós temos hoje um problema complicado: se é preciso fazer uma pulverização, o sujeito coloca, por exemplo, uma bomba nas costas, bombeia, pressuriza e sai aplicando? Isso é viável se a pessoa tiver até 2 hectares. Há que se pensar que 2 hectares é um retângulo de 100m x 200m; quando se planta milho adensado, planta-se a cada um metro; 100m x 200m, se fizermos a multiplicação, dá 20 mil pés de milho; se o agricultor passar ali 15 segundos em cada pé, são 300 mil segundos para ele pulverizar tudo isso. Se fizermos uma conta simples, 300 mil segundos dividido por 3.600 segundos (1 hora) - vamos imaginar que são 360 mil, 360 mil segundos dividido por 3.600 segundos -, serão mais ou menos 100 horas! É muito tempo.

Então, a partir de 2 hectares, fica complicado pulverizar manualmente. Porém, com menos de 20 hectares, 30 hectares, é inviável colocar um *air tractor* lá. O custo dele é mais alto do que o que o agricultor terá de retorno. Então, quem tem propriedades de 2 hectares até 30 hectares "está na lenha"; ele terá de comprar um pulverizador jato - jato é a marca, conhecida por gafanhoto - muito caro. Ele não vai dar conta de pagar. Hoje, a realidade de muitos agricultores do Estado de São Paulo que plantam hortaliças é essa que eu estou aqui descrevendo aos senhores. E 25 kg não vão solucionar o nosso problema.

Então, o que eu acho é que nós não pensamos nisso, mas a sociedade espera que nós façamos isso, a sociedade espera que nós, como foi colocado no primeiro dia, quando fomos empossados, quando fomos chamados aqui de luminares, apontemos soluções para isso.

A minha primeira crítica é que eu acho que esse limite de 25kg é muito baixo.

Segundo, se eu não deixo ter uma exploração comercial, isso me obriga a desenvolver o produto - vamos supor que eu seja o empreendedor da história - e, se o CJ tem uma plantação de rabanete na terra dele, eu vou ter de vender para ele o produto. Mas aí vejam bem: é aquilo que eu falei para vocês. Um Yamaha RMAX custa entre US$400 mil e US$1 milhão. Será que ele, para a plantação de rabanete dele, vai dar conta de arcar com isso? Se eu não viabilizar a certificação de uma empresa e a venda do serviço, nós continuamos na mesma, nós não oferecemos solução para ninguém.

Outra coisa importante: segurança de voo. AUVSI é uma entidade internacional que faz estudos sobre VANTs, e eles fizeram um estudo somente para essa categoria de pequenas plantações que mostrou que seriam poupadas somente nos Estados Unidos 47 vidas por ano. Quem já viu operação aeroagrícola sabe como o indivíduo se arrisca fazendo aquilo.

E mais: como eu falei, essas pequenas propriedades hoje não são cobertas por aeroagrícolas.

Eu acho que, se fizermos uma boa legislação para VANT e prever isso no código, só temos a ganhar.

Apresento as sugestões que eu, particularmente, acho que devem ser feitas.

Alterações dos limites de peso, de modo a se aproximarem dos limites australianos. Por quê? Porque a Austrália, sim, é um país que possui características semelhantes às nossas. A Austrália passou por um problema muito grave há um tempo. E o que aconteceu? Eles têm agropecuária muito forte, porém, quando entrou a indústria de mineração, precisavam de mão de obra e, então, pagaram mais por essas pessoas que trabalhavam como peões. Então, um sujeito que, antes, tangia o rebanho dele com quatro cavalos - ele e mais três peões - se viu sozinho. E, hoje, na Austrália, eles fazem esse manejo de gado com helicóptero Robinson 22, helicóptero de pequeno porte, a um custo muito alto - depois que eu já tinha terminado isso, eu fui achar uma figura. Se você tiver um VANT que possa manejar seu gado, você também vai ter um ganho.

Sugiro que seja feita a flexibilização para uso comercial.

Uma proposta clara, exata e simples, como a proposta sul-africana, para a obtenção das licenças. O nosso regulamento traz que as licenças serão definidas de acordo com a Anac para cada caso.

Sugiro aí um *deadline* de 30 de dezembro de 2016 para propostas de normas para certificação de VANT classe 1. Nenhum país tem, podemos propor a nossa.

Legislação similar à proposta americana para VANT de classe 3. Similar, não idêntica. Eu acho que a proposta americana para VANT de classe 3 é muito permissiva. Eu acho que podíamos restringir.

E, por fim, isto aqui foi um estudo sobre VANTs que eu peguei do MIT, do Laboratório de Mobilidade. E o que temos de ter na cabeça é o seguinte: hoje, a operação dos VANTs se dá de forma em que eu tenho um grupo de pessoas que precisam trabalhar em conjunto para mover um VANT, porém, nós caminhamos para que eu tenha um time de pessoas

coordenando um time de VANTs cada uma. Isso é uma coisa que não temos como frear. Isso vai acontecer. Se deixarmos passar o bonde, nós vamos ficar para trás, como ficamos em relação a muitas tecnologias.

Era a minha apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Só um minuto. Tivemos muitas inscrições.

Eu até me emocionei, porque todos levantaram a mão ao mesmo tempo. Foi uma coisa meio automática e me pegaram de surpresa.

Vamos fazer o seguinte. Quanto ao sequenciamento, nós podemos fazer assim. Eu sei que o Honorato já estava olhando para mim há tempo, então vamos lá: Honorato, o Donizeti também havia pedido a palavra. Quem mais? Marcus, Dorieldo. Quem mais? Geraldo, Castanho e Nogueira.

Estão inscritos Honorato, Donizeti, Marcus, Dorieldo, Geraldo, Castanho e Nogueira.

Mais alguém?

Vamos lá, porque são quatro e meia. É importante que a nossa relatora tenha tempo para passar alguns recados e para dar algumas satisfações.

Então, Honorato, por favor.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Não vou demorar muito. É coisa rápida.

Primeiro, compartilhamos os meus princípios e os interesses que você apresentou, de segurança e de que realmente a sociedade brasileira usufrua dos benefícios que as aeronaves remotamente pilotadas podem trazer, em especial naquelas situações em que o trabalhador que está ali atuando se submete a algum risco pela característica do que faz.

Eu queria retomar aquele convite que eu e o Brigadeiro Gustavo deixamos na reunião retrasada, no sentido de fazermos uma apresentação do que está sendo feito tanto por parte da Anac quanto por parte do Decea. São as instituições que fecham a regulação necessária para essa questão. Poderemos abordar alguns tópicos que você trouxe, Celso, com mais detalhes.

Há três coisas que eu queria colocar aqui, porque creio que houve um entendimento errado da nossa proposta.

A primeira coisa é em relação à operação autônoma. O exemplo que você citou da operação autônoma é o único que é permitido.

A operação autônoma, de maneira geral, no mundo inteiro, tem sido proibida. A operação autônoma é aquela que não tem o piloto. Inclusive se padronizou a utilização do termo RPAS - aeronave remotamente pilotada, porque existe um piloto. Ele está remoto.

Na operação autônoma não há piloto. O objeto é programado, liga, ele vai, e se acontecer alguma coisa não há como intervir. Mesmo a operação automática pode ser permitida. Há uma pessoa supervisionando e um trecho ali. Ela está cumprindo alguns *waypoints* que foram programados. Se for preciso tomar alguma ação há como o piloto fazer. Isso é permitido.

O caso que você citou é o único de operação totalmente autônoma que é permitido. Na verdade ele se dá para que se evite um risco à segurança maior. Se perder o *link*, o que vai acontecer? Ele cai em cima de alguém? Não. Retorna autonomamente para um ponto determinado. Pelo menos os RPAS mais elaborados têm como programar esse ponto.

Então eu queria levantar esse ponto.

A segunda questão é o uso comercial.

Na verdade, esse regulamento vem para viabilizar as operações comerciais. Quando se diz que CAV não pode ser usado para finalidade comercial, essa já é, digamos, a regra geral para CAV. A 91.319 diz que o CAV não pode ser usado fora do seu propósito inicial. E normalmente é para pesquisa e desenvolvimento, tripulação, etc. Mas o regulamento proposto pela Anac prevê os certificados ou as autorizações que serão emitidas para que seja explorado comercialmente.

Então tudo que está no regulamento é para a operação comercial.

A terceira questão é relativa à Classe 1. Nós deixamos em aberto porque é uma premissa. De cara, quando se olha para esse assunto, tudo o que existe para a aviação tripulada se aplica ao remotamente pilotado. E começamos a entender que se deve fazer um ajuste na regulação à medida que se desce a complexidade e o porte.

É por isso que no regulamento se gasta mais texto discorrendo sobre aqueles que têm menos de 150 e menos de 25 do que do Classe 1. Porque para o Classe 1, os nossos controles que já existem são mais facilmente aplicáveis. Então, quando falamos que Classe 1 vai ser certificado, uma regra já prevista no RBAC 21, possivelmente, é na categoria restrita. A categoria restrita permite que seja selecionado o rol de requisitos que vai ser aplicável.

Temos uma tecnologia que está em desenvolvimento. Como você disse, realmente, nenhum país ainda falou: "Este aqui é o regulamento para a certificação de RPAS". Porque as características são diversas. Nesse conjunto Classe 1 tem sido menor a ocorrência de projetos, mas a ideia é deixar em aberto para quando o requerente chegar até a autoridade de aviação civil. Nós vamos ter que identificar: "Olha, aqui vai se aplicar a Stanag, vai se aplicar tal regra", ou uma norma consensual. A ideia é utilizar isso também para formar um rol de bases de certificação adequado àquela situação. Podemos conversar.

Eu queria apenas fazer a propaganda de que até o dia 3 de outubro estaremos com uma audiência pública aberta, e agradecemos comentários, como o que o Celso fez aqui, a fim de evoluir a regra.

Obrigado.

Peço desculpas, pois acho que foi um pouco longo.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Apenas um adendo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Pois não.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Eu entendo o que você falou, Honorato, mas eu trabalho com certificação há muito tempo, você sabe disso, e se eu li e entendi da forma como estou dizendo é porque lá está escrito, *ipsis litteris*, que é vedada a utilização comercial, é proibido o voo autônomo.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Exatamente. *Ipsis litteris*. Sobre isso eu acho que depois podemos conversar.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Certo. Com a minha cabeça cartesiana, se está escrito "é proibido voo autônomo", não existe outra interpretação. E o que acontece? Eu, que vivo na ponta, sob a lança dos INSPACs, se não estiver bem escrito, ele me cobra de maneira diversa. Aqui no plenário você me diz: "Ah, é assim". Na ponta, ele me cobra o que ele quer.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Como se diz, é importante essa aproximação. Espero que isso realmente se desenvolva, e não apenas em relação aos VANTs, mas também, por parte da Anac, em relação ao uso e a utilização comercial. Tanto que já faço um apelo - fazendo uma propaganda - para que o balonismo também seja visto de outra forma, pois muitos balonistas operam e não têm remuneração, na própria área do desporto. Enfim, com certeza, essas sugestões serão levadas em consideração. O que nós pudermos fazer pelo Código nós vamos fazer. E esperamos que a Anac faça a regulamentação o quanto antes.

Donizeti, por favor.

O SR. DONIZETI DE ANDRADE - Em primeiro lugar, Celso, parabéns pela apresentação. Esse é um assunto complexo, e acredito que tenha sido bem colocado, os pontos principais foram levantados. Eu quero apenas complementar. De modo geral, resumindo, em termos internacionais, o uso do drone, por exemplo, está associado ao que há de consenso em relação aos três D's, não é isso? Eu acho que isso é algo que deveríamos colocar lá no início. Valeria a pena.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Eu não mencionei esses três D's porque eu queria fazer uma abordagem *en passant*. Eu não queria entrar em detalhes, mas é bom o senhor esclarecer.

O SR. DONIZETI DE ANDRADE - Você utiliza o drone para *dangerous*, *dirty* e *dull*. Ou seja, são coisas que podem ser feitas não necessariamente pelo capital humano, pelo homem em si, cujo investimento às vezes levou décadas. Isso começou com as guerras, com a perda de vidas, etc.

Outro ponto, deu para perceber aqui, é que esse assunto continua sendo *operational centric*, ou seja, o centro dele está na operação. É outra coisa que vai demorar muito tempo, como você mesmo falou, para amadurecer, porque vai mudar o paradigma, e nós sabemos disso.

Outro ponto que você deixou bem claro, e eu só estou tentando reforçar para sintetizar, é que, em termos internacionais, a responsabilidade é da autoridade do país. Nós tivemos na semana passada, Honorato, a reunião do Certification Management Team, em que o Marcus também esteve presente. Tivemos FAA, EASA, o TSB canadense e a Anac durante a semana inteira discutindo harmonização de uma série de procedimentos, e isso foi um consenso durante o momento em que esse tema foi abordado lá. Então, acho isso bastante interessante.

Bom, com relação à Austrália, porque achei interessante a colocação feita, de que nós temos de fazer leituras corretas. Do contrário, não adianta. Gostei bastante e achei o *approach* interessante.

A Austrália é um dos países do mundo, e temos oportunidade de acompanhar isso no ITA durante décadas inclusive, que tem provavelmente as normas do transporte terrestre, de trânsito, mais avançadas que existem.

O fato de ele ter saído da frente aqui, faz-me lembrar uma colocação que um pesquisador alemão fez: "Poxa, como é a cultura de aviação no seu país?". Ele disse: "Basta olhar o trânsito no seu país". Então, isso nos dá arrepios, de certa maneira, mas é assim porque o princípio deles, dos australianos, é exatamente ter uma legislação e uma normatização muito interessante para a parte de transporte terrestre, na Austrália. Ou seja, ninguém quer atropelar os cangurus da vida. Mas isso está sendo expandido, nesse contexto pelo menos, de maneira bastante robusta, pelo que estamos percebendo.

Outro ponto também é a questão do termo "autônomo". Discutimos isso numa dissertação de mestrado profissional no ITA, em parceria com a Embraer, recentemente. Esse mercado, por exemplo, de aplicação agrícola, que você colocou, do Japão, é multibilionário. É o maior mercado de aplicação de não tripulados disponível nas próximas décadas. E sobre a questão de autônomo; quer dizer, dentro desse entendimento, a proibição do autônomo tem a ver, porque, quando se deixa a cargo da Inteligência Artificial, aí, criam-se vulnerabilidades que a autoridade local não teria condições de cercear.

Só para complementar isso que o Honorato falou e que você também colocou, eu não posso atribuir isso a alguma coisa sobre a qual eu não tenha controle, e o ser humano esteja, digamos assim, responsável pela operação. Só complementando também.

Agora, eu vejo as dificuldades relacionadas à certificação. Primeiro, tivemos na Human Factors International, em 2008, num congresso, a Deina, que é a investigadora-chefe no NTSB (National Transportation Safety Board) . Ela fez uma apresentação sobre a aplicação dos não tripulados. E o grande questionamento feito e que continua a ser feito desde então é a questão do custo de certificação.

Do ponto de vista tecnológico, os não tripulados entraram também, porque tira-se o homem do *loop*, genericamente falando. Do ponto de vista tecnológico, tentam-se suplantar as deficiências tecnológicas. É o caso do helicóptero, por exemplo, que tem problemas de compressibilidade, estol dinâmica e não voa no transônico. Vamos pegar só um exemplo.

Quando se coloca um não tripulado, tenta resolver os problemas tecnológicos e, depois, quando for inserir o homem de volta, como vai ficar a certificação disso? E quem vai pagar por ela?

Recentemente, a Anac passou o custo inicial, fez as correções aí, e esses valores são muito elevados.

Outro problema que temos no Brasil é a questão da interface com o *rotorcraft*, com o helicóptero, por exemplo. Nunca certificamos um helicóptero no Brasil. Estamos vivendo isso, e não existe reciprocidade com as autoridades internacionais com relação a esse aspecto.

Para a Asa Fix, existe toda uma cultura, desde o bilateral de 1936, quando o Bandeirante foi ser vendido nos Estados Unidos. E, por conta da cultura, do aprendizado da Embraer e de todo investimento tecnológico feito nas últimas décadas, hoje existe praticamente essa reciprocidade. Nós vamos insistir: se nós tivermos alguns não tripulados também com interface *rotorcraft*, nós vamos passar pelo mesmo problema.

Então, isto é só para ficarmos alertas em relação a isso.

É isto, Georges.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Alguma consideração? *(Pausa.)*

Marcus.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Parabéns pela apresentação!

Como eu disse a você, acho importante o fomento deste debate. É um assunto atual que acho que temos que discutir aqui.

Alguns pontos em relação... Eu não pude ver a apresentação antes, como havíamos conversado, mas tenho alguns pontos.

Em relação ao veto, em relação à exploração comercial, é só para aqueles RPAS que operam com o Cave. Aqueles que vão operar com certificado especial, como dito pelo Honorato, permitem a operação pela norma, permitem a operação comercial. A minha principal pergunta em relação ao ponto, como eu havia debatido com você, diz respeito a porque precisamos tratar disso dentro da lei. Eu acho que o ponto aqui é que temos uma discussão óbvia, regulatória - concordo com você - porque está muito obscuro, por exemplo, como vai ser a certificação do projeto, por exemplo, de classes 2 e 3... Eu acho que é uma coisa que deveria ser esclarecida, junto com os requisitos de operação. Concordo plenamente quanto a isso. Mas não sei por que precisamos colocar, nesse contexto, hoje, dentro do Código algo que pode ser tratado, a meu ver, dentro de uma legislação infralegal. Então, qual seria a principal motivação de a gente colocar algo específico do RBAC do Vant dentro do Código Brasileiro, ainda mais considerando que, embora existam alguns países que já têm alguma legislação mais avançada, que já existe um mercado muito bem formado, mas que ainda pode ser considerada uma tecnologia um tanto imatura, para uma discussão num texto legal, que, normalmente, é um pouco mais complexo, um pouco mais complicado de endereçar ou de fazer modificações futuras caso haja necessidade, enquanto, numa legislação infralegal ou não, a gente consegue fazer por processo de audiência pública, contando com a participação popular... E aí a

gente pode discutir, por exemplo, se os pesos estão corretos, se as operações estão corretas, se isso está endereçado dentro do próprio RBAC 94 ou requisitos de projetos que, porventura, surjam.

Então, o meu ponto principal seria debater por que a gente precisa tratar isso dentro do Código.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Primeira coisa: eu não me lembro aqui dos dados exatos, mas, de bate-pronto, eu só me lembro... Você falou: "Ah, categoria restrita pode." Eu só me lembro de uma aeronave no Brasil certificada em categoria restrita. Só de uma, que foi o Neiva Regente. Eu não sei se houve outra. Eu acho que foi só essa. Há quanto tempo temos certificação no País? Pelo menos, no Código, desde 1986. Estamos falando aí de, pelo menos, 30 anos. Uma? Eu não acredito que esse critério seja razoável. Então, esse é o primeiro dos motivos pelos quais eu acho que talvez devamos tratar disso no Código. Está certo?

Segundo motivo: por que temos que colocar algumas coisas no Código? Eu acho que, se não colocarmos algumas coisas no Código, elas não vão sair do papel. Só isso.

Não tem jeito de eu ser mais claro com os senhores. Talvez seja um problema de descrença meu, está certo?

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Só um ponto: em relação à categoria restrita, se houver esse questionamento, a gente também pode modificar uma legislação infralegal, porque isso está previsto no RBAC 21, que estaria no mesmo nível.

Agora, e em relação ao segundo ponto, na demanda?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Certo. Tudo bem. Mais uma vez você está falando que a gente pode discutir uma infralegal. O problema é que, hoje, nós, aqui, nesta sala, estamos com o poder de decidir isso. E, às vezes, eu vou ficar esperando alguma coisa que a agência não tem interesse de fazer. E se ela não quiser fazer? Onde eu fico? Onde a sociedade fica? A sociedade não queria um custo de certificação para... O Sr. Donizeti, sumidade na área de asas rotativas, está aí há quanto tempo procurando alguém para pagar uma taxa de... Quantos mil reais de certificação?

O SR. DONIZETI DE ANDRADE - Inicialmente, quando a certificação passou para a Anac... A Anac foi criada em setembro de 2005 e passou a operar a partir de abril de 2006. A certificação aeronáutica estava a cargo do Instituto de Fomento e Coordenação Industrial do CTA na época.

Para uma aeronave tipo Parte 23 e Parte 27, ou seja, uma aeronave de categoria leve, asa fixa, asa rotativa, isso custava R $8,5 mil. Em uma semana, ela passou para R$891 mil. E, hoje, acabou de haver uma reajuste, e isso foi para R$1,3 milhão.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Um milhão e trezentos. O senhor está há quanto tempo procurando investidor?

O SR. DONIZETI DE ANDRADE - Isso não é o preço da certificação. Esse é o custo *down* pendente, que você tem que colocar quando entrega a base de certificação.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Certo. Da taxa para abertura de processo.

Há quanto tempo o senhor está procurando investidores, Professor?

O SR. DONIZETI DE ANDRADE - Faz algum tempo.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Faz algum tempo. Eu acredito que o sociedade não quer uma taxa de 1,3 milhão. A gente tem aqui pessoal capacitado. O Prof. Donizeti desenvolveu o perfil 8-H-12, fez experimentos lá na França, coisa que nem os franceses sabiam como funcionava esse perfil de pá de helicóptero, o Prof. Donizeti arranjou dinheiro com o pessoal da Fapesp (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo), fez o projeto e, hoje, nós não temos condições de desenvolvê-lo, porque a taxa apresenta um custo proibitivo. E eu digo aos senhores que se eu tivesse poder de mudar isso aqui hoje, eu reduziria essas taxas todas a um por cento do valor que elas são hoje. Por quê? Porque os analistas da Anac já estão inseridos no orçamento da Anac, que nós pagamos. Não existe uma conta própria da Anac; existe a conta da União. E eu, sem crença, me sinto vilipendiado, tendo uma pessoa do quilate do Prof. Donizeti sem poder desenvolver nada aqui no País.

Então, acho que eu respondi à sua pergunta, Marcus. Desculpe-me, mas eu sou um descrente!

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Vamos converter o senhor.

Agora, rapidamente, o Dorieldo, depois o Geraldo.

Mas aí o Dorieldo fala e já passa uma réplica, porque o Honorato está precisando conversar.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Celso, parabéns pelo trabalho!

Eu só tive uma preocupação, porque, durante a sua apresentação, eu vi que você examinou, com afinco, normas infralegais que regulam o exercício da atividade por assim dizer dos Drones em geral. Só que enquanto você estava fazendo a apresentação, eu verifiquei no *site* da FAA *(*Federal Aviation Administration) Modernization and Reform Act, de 2012, que é uma lei que determina competências para FAA no trato, como regular, em nível de lei, a matéria dos Drones. E os norte-americanos têm normas infralegais da FAA que tratam do assunto - algumas você citou ali.

Eu só queria fazer um pedido, para que a discussão fique mais balizada e nós tenhamos uma separação mais fiel do que seja temas de lei e de normas, eu sugeriria você trazer em uma outra ocasião, combinado com o responsável pelo seu grupo, o que a FAA Modernization and Reform Act traz sobre Drones, e ver também a norma da IASA, na União Europeia, o que é tratado disso em nível de lei. Só o que é tratado em nível de lei. Aí, outros países fica a seu critério.

Mas, em princípio, eu gostaria de ver pelo menos esses dois, o que eles trataram especificamente em lei para que a gente possa, por exclusão, verificar o que foi deixado para norma e o que não foi. Porque isso vai nos facilitar na questão do Código, para ver se algum tema cabe ou não. E aí, no caso, responder um pouco melhor a pergunta do nosso colega Marcus.

É só.

Satisfeito, Presidente.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Tudo bem. Pode deixar comigo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Inclusive, dia 5 estamos aguardando uma confirmação da FAA, que pode trazer para cá um grande especialista para agregar ao debate.

Antes de passar a palavra ao próximo inscrito, que é o Dr. Geraldo, vou concedê-la ao Honorato.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Uma preocupação nossa também e uma reflexão sobre o que deve e se se deve existir algo no texto legal e o que deveria ser... Mas uma preocupação, e que acho que tem que ser a preocupação de todos que estão participando desta Comissão, é que a gente, de alguma forma, não crie barreiras para a evolução tecnológica. Essa tecnologia está em desenvolvimento, está começando agora. A gente tem que ter muito essa preocupação.

Atualmente, o que a gente tem está no Código brasileiro, art. 20, dizendo que tem que ter as devidas autorizações, de forma genérica, vamos dizer. Então, traz aqueles mecanismos de certificação, de piloto da aeronave etc., eles são válidos para essa aeronave. Como eu disse, isso tem sido consciência internacional. Entende-se a nave remotamente pilotada como uma aeronave, como a tripulada, a aeronave com piloto a bordo, só que aí são feitos alguns ajustes.

A gente tem que tomar este cuidado de, quando a gente traz detalhes para o texto legal, a gente pode correr o risco de limitar de alguma forma no futuro a evolução tecnológica. Seria uma coisa natural "não pode operação autônoma." Eu acho que não deveria ser por aí. Daqui a algum tempo, a gente vai ter um cenário com operação autônoma de forma segura etc. A gente tem que tomar cuidado em relação a isso.

Fazendo um pequeno comentário em relação ao que Dorieldo falou, em outras legislações que eu conheço na legislação base não existe nenhuma regra que coloca. O Reauthorization Act, que ele citou, apenas dá um mandato para o FAA regular - aquilo que você falou - e traz uma possibilidade de exceção, que é o art. 333, que eles estão citando como uma regra operacional.

Mas mesmo nessa regra de 30 de setembro a gente sabe que já houve várias discussões lá e que essa data não está mais tão firme assim. Tanto é que a regra para pequenos passou por audiência pública e não vai sair até a semana que vem.

Só faço este comentário: temos que ter muito preocupação para não gerar barreiras à evolução tecnológica. Em princípio, tudo que já existe na viação estipulada em nossa lei e nos nossos regulamentos são um compêndio de conhecimento que o ser humano tem sobre essa atividade. Em princípio, vale tudo. E vamos estudar caso a caso o que se aplica e o que não se aplica.

Só queria fazer um comentário sobre isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Ontem, eu estava em uma fazenda no interior de Goiás - não vou nem falar o rumo -, e aconteceu uma coisa interessante, porque o proprietário tem algumas propriedades que estão mais ou menos esparramadas em um raio de 20km. Ele planta soja e uma parte da soja ele concedeu para fazer o manejo e o pessoal plantou melancia. Programaram lá colher umas 2 mil toneladas de melancia, numa roça de 400 hectares, não é uma lavoura tão grande e eles estão fazendo o seguinte: eles tem uma caminhonete e, atrás *drone*. Então, ele encostou na rodovia e peão dele ligou o *drone* para fazer a vistoria. De repente, ele pegou o celular, estava olhando pelo celular e liga para o cara: "Fulano, você deixou a porteira aberta". E ele: "Como você sabe?". "Os pescadores estão no rio." O pessoal da melancia entrou, deixou a porteira aberta, os pescadores... Ou seja, isso já está sendo usado no interior, por incrível que pareça, e

com uma evolução muito grande, para fazer, inclusive, vistoria de área, vistoria de safra. E, de certa forma, se popularizou que até, como se diz, quando menos se esperar, isso vai virar... É que nem o Uber, você retém, você proíbe, você segura... Só em São Paulo, o Uber tem, hoje, mais de 100 pedidos de autorização de parceria por dia sendo analisadas. Quer dizer que, realmente, essa aplicação aí... Acho que o futuro chegou a esse ponto e nós não podemos negar essa situação.

Dr. Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA - Eu gostaria de, inicialmente, deixar claro que a minha leitura da proposta de audiência da Anac de regulamentação é exatamente igual à interpretação do Celso. Exatamente igual e linearmente igual.

Eu fico pensando aqui que a questão essencial é o tempo de resposta. Nós optamos por modernizar o nosso Estado, lá em 1988, e fizemos alguma modernização no plano constitucional que nos permite hoje criar agências reguladoras. E essa crítica é importante que se faça. A agência reguladora não tem tempo de resposta adequado para nada. Eu dou esse depoimento aqui como um cliente da agência, um usuário. E a forma de audiência pública contemplada pela agência hoje é extremamente autoritária, em que, do início, tiveram que entrar com seis mandados de segurança - e ganhei todos, eu agilizei as ações, obtive todas as liminares. A agência reguladora não ganhou nenhuma, porque, simplesmente, a agência queria emitir ato normativo sem ouvir a sociedade ou através de ouvir a sociedade por consulta pública, o que permitia remotamente - não o debate da matéria - o simples encaminhamento de sugestão. E posso dizer que na grande maioria dessas audiências nós tivemos 100% de todas nossas sugestões recusadas pela agência desfundamentadamente.

Agora, mais recentemente, a agência tem evoluído. Nós temos um problema com a agência e com a questão da estatização da operação dos nossos modelos de intervenção na economia pelo Estado.

Penso que não vamos poder escapar de criar um capítulo, uma seção ou subseção ou o que quer que seja dentro do novo código a constranger a agência a dar respostas nos tempos adequados. No caso americano, o gabinete do Presidente Obama teve que emitir uma ordem fixando um prazo para que fosse emitido e apresentado um regulamento. Nos países que estão mais avençados, todos da comunidade britânica, avançam até a África do Sul - estou falando da Austrália e da África do Sul -, os japoneses já estão muito mais longe que todos - e vejo que aqui não, aqui as coisas não acontecem, as tecnologias desenvolvidas são desperdiçadas. Eu me recordo que na discussão da lei aqui, no Congresso Nacional, da criação da agência, estávamos discutindo os anexos da lei e um dia chegou um representante do DAC, nós o convocamos para debater uma matéria e nos disse: "Não sei quanto gasto, preciso de tanto no Orçamento." "O seu orçamento agora é do Ministério, [do Comando da Aeronáutica, já na época], portanto, têm que ser atribuídos valores a todo o exercício do poder de polícia da agência." Estou falando globalmente a emitir certificados, a fiscalizar instalações e tudo mais. Aquilo ali foi posto num anexo da Lei nº 11.182 sem nenhum critério. Daí o efeito desse crescimento de R$8,5 mil para R$850 mil na mesma certificação. E não fazem. Mais do que isso hoje, é outra questão grave. Nós botamos na preventos, com muita insistência nossa, certificação de profissionais competentes com um currículo a serem autorizados a fazerem certificações. Depois verificamos que hoje a agência praticamente está certificando ou permitindo credenciamento de pessoas que trabalhavam na agência.

São deformações históricas no Brasil e vêm desde os tempos de colônia. Refiro-me também aqui de novo às formas operacionais: qual a ilegitimidade de permitir que um particular invista um capital de risco para fazer um aeroporto para servir à população? Aqui é tudo difícil!

Essa questão dos *drones* me parece que vai nessa direção. O que nos angustia é o tempo de inércia, o tempo de reação, é sempre demorado, somos os últimos. O Brasil é um *player* importante do comércio agrícola. Hoje, bem dizer, o País faz sua geração de divisas com os saldos da agricultura. Fico pensando: será que os agricultores do Meio-Oeste americano, com os quais concorremos, que têm cenários extremamente favoráveis de competição com seguros adequados, com proteções adequadas, será que eles vão usar seus *drones* nas suas lavouras já no ano que vem e nós, produtores rurais brasileiros, que competimos com eles vamos esperar dez anos? Vinte anos? É disso que se trata, é disso que estamos tratando. A questão tecnológica está aí posta.

Estive fazendo uma observação, Celso, no meu caso específico - também sou produtor rural - iniciei minha atividade com 7 mil hectares de agricultora de soja utilizando pulverizadores de arrasto. Nós gastávamos 300 litros por hectare no início, nos primeiros modelos. Depois nós evoluímos para pulverizadores Jacto, que são os autopropelidos. Baixamos o consumo para 50 litros por hectare. Eu hoje utilizo a aviação agrícola, baixei para 20 litros o hectare, o avião voa numa altitude. Amanhã, com o *drone*, posso baixar para 5 litros por hectare. Quer dizer, eu estou na direção da sustentabilidade ambiental e aí vem o indivíduo dizer: "Quando eu tiver tempo eu emito a regulação". O. k! É muito bom que esteja na regulação da Anac. Mas quando é que ela vem?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores...

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Só rapidamente, quanto a essa tecnologia a que você está se referindo, do arrasto e dos aviões agrícolas, o meu pai é agrônomo, como eu falei, eu venho de uma família que tem uma história de 300 anos de produtores rurais, de pecuaristas, eu sou o primeiro da família que não quis seguir o caminho do campo, meu pai é agrônomo, e essa tecnologia de 50 litros por hectare, de 20 litros por hectare já é uma tecnologia obsoleta. Há muito tempo já existe uma tecnologia chamada tecnologia de ultrabaixo volume, que permite que, com pulverizadores adequados, você pulverize uma área muito grande. Hoje, se você vai fazer, por exemplo, uma cauda de Ipanema, é 50%. Você tem um *hooper* ali de 1.000 litros, 800 litros, e metade é água.

O SR. GERALDO VIEIRA - Pois é. Exatamente.

Eu gostaria já de consertar e dizer o seguinte: hoje, lá nas nossas lavouras, nós plantamos e colhemos, plantamos em taxa variável, o que significa dizer que uma colheitadeira entra na lavoura hoje e distribui a quantidade de adubo e semente por decímetro quadrado, nem é mais centímetro quadrado, e nós usamos colheitadeiras e plantadeiras com piloto automático, sem ninguém dentro da colheitadeira, com altíssima precisão. Agora vêm aqui dizer que a Anac vai expedir? Quando? Em 2050?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dr. Geraldo...

O SR. GERALDO VIEIRA - Por isso nós precisamos de garantias legais.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Já está sendo utilizada essa tecnologia. Agora, é aquilo que o senhor falou.

Eu lembro uma coisa interessante que aconteceu aqui em 2012, durante o debate da Subcomissão da Aviação Civil do Senado. Participou de um dos debates o Senador Delcídio do Amaral. Foi o Relator da Anac. E ele falou, em 2012: "Precisamos rever essa lei, precisamos rever esse modelo".

Muitas vezes a Comissão é entendida como um fim, sendo que ela também é um meio. Então, Castanho, amanhã ou depois... Quando vai ser a inauguração da Frente Parlamentar da Aeronáutica, Castanho? No final o senhor vai novamente fazer a conclamação, o convite a todos, por favor.

Então, como se diz, a aviação, no Brasil, está, de certa forma, numa encruzilhada. Nós estamos vendo o marco regulatório, mas também, como o senhor falou, pela agilidade, acho que muitas coisas podem ser revistas. Isso aí depende, obviamente, como se fala?, da oportunidade da vontade política também de se trabalhar isso.

Assim, passo ao Castanho a palavra para suas considerações.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Com relação a esse assunto, eu acho que nós temos que tomar certo cuidado para também não sermos incoerentes com relação a alguns posicionamentos, principalmente da Comissão. Ora, se a gente não confia nos órgãos de controle, não podemos dizer que, quando se trata de capital estrangeiro, nós temos os órgãos de regulação econômica para nos baseamos para confiarmos. Se nós não confiamos na agência, temos um problema sério e crônico. E acho que isso vem acontecendo aos poucos, mas há uma evolução visível no posicionamento. E o posicionamento também é visto pelo que é cobrado. Não adianta você ir à agência e dizer o não pelo não: "Não, quero, não concordo", mas, sim, ajudar a construir. Dá para ajudar a construir. Eu acho que está-se abrindo esse caminho.

Nesse sentido, todos, na verdade, têm razão, mas existe um meio termo que talvez fosse o ideal. O Celso tem razão ao dizer que, se a coisa ficar como está, não cabe, não há como prosseguir. Ao mesmo tempo, o Roberto tem razão ao dizer que vai travar a evolução tecnológica. E o Marcus tem razão porque o ideal seria que, sim, a agência fizesse a regulação.

Então, eu acho que existe como fazer o meio-termo nisso aí, colocando no código uma previsão do que a agência deve fazer. Por exemplo, quanto ao uso comercial ou não, definir o que vai ser feito, e a agência tem que fazer, tem que dar conta de fazer essa regulação. A regulação do operador, dependendo da categoria, sim, é muito importante, porque senão daqui a pouco a gente vai ter o Vant competindo com o transporte aéreo regular, aí a coisa começa a ficar perigosa.

Então, tem que ter a certificação da capacidade do equipamento em relação à confiança que ele vai transmitir em comando, em exatidão de dados e localização; a limitação da categoria e o espaço de atuação dessa categoria, aí independentemente do peso que for tratar. Mas acho que é muito mais importante, além do peso, o espaço que esse drone vai operar. Se ele for operar na roça, não tem porque ficar restrito tanto a peso, mas sim ao espaço. Então, nós temos que dar a dica para a agência fazer a regulação. E equipamentos obrigatórios por categoria, porque acima de uma categoria, não há dúvida de que no futuro a gente vai ter esses drones operando e competindo com o transporte aéreo regular, sim, em espaços congestionados e em terminais. É fato.

O que precisa para essas aeronaves terem algum tipo de prevenção ou controle? Um transponder? Um TCAS? É isso que nós temos de fazer, dar essa linha. Então, é uso comercial ou não, regulação do operador, certificação e capacidade de

confiança do equipamento, limitação da categoria e equipamentos obrigatórios a bordo, dependendo da categoria também. Mas dando essa linha através do CBA, a agência vai ter que cumprir o restante do trabalho, que é dar regulação dos pormenores. Então, essa é a sugestão que eu deixo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, o Nogueira e depois o Respício e o Tercio.

Nós queremos dizer o seguinte, primeiro, nós confiamos na agência, tanto que confiamos nossa vida à agência. A vida que eu falo é a minha vida e a vida de todos aqui que andam de avião e também quem está no solo, eventualmente. Estamos agora também fazendo dez anos de comemoração da lei da Anac. E nós saímos de um modelo de quase 60 anos, porque de repente foi feita uma transição que talvez poderia ter sido feita em moldes melhores ou mais aprimorados, mas de certa forma aí está acontecendo. A tecnologia avançou muito mais em dez anos do que poderíamos imaginar e é aquilo que eu digo, realmente teremos um momento oportuno de fazer esse debate em relação à postura da agência reguladora.

Nogueira, por favor, lembrando que a professora precisa de meia hora para fazer uns conclames, está, pessoal?

Então, temos o Nogueira, o Respício e o Tercio. Mais alguém...

E chegou uma pergunta pelo e-Cidadania. Aliás, duas perguntas, o.k.? Então, ainda temos de debater essas perguntinhas. Aliás, Nogueira, deixe-me fazer essas perguntas aqui, porque às vezes o senhor já responde, ou alguém do grupo já pode responder. O Celso também já prepara a resposta, viu?

A primeira pergunta, do Sr. Augusto Fonseca da Costa, diz:

> *Tenho denúncias graves lastreadas em fatos sobre a aviação experimental misturar Vant's com aeronave que transporta pessoas. É um descaso com a experimental a antecipação da data da pauta e prejudicou minhas denúncias. E onde é que eu farei e como farei essas denúncias?*

Nesse caso aqui, acho que vou passar essa pergunta e a resposta para o Honorato, para que você possa... Não precisa responder agora, pode ser até oportunamente, porque aqui está desviando um pouco o foco. Então, aqui ele está fazendo uma denúncia porque estão misturando Vant's com aeronaves que transportam pessoas. Depois o senhor vai ler isso daqui e, qualquer coisa, temos aqui o *e-mail* da pessoa e se esclarece essa situação.

Do Douglas Luan. Bom, isso aqui também é uma pergunta a respeito de estrutura aeroportuária.

> *Gostaria que o Brasil tivesse melhor infraestrutura aeroportuária. Infelizmente, o brasileiro ainda gasta muito tempo comutando ônibus e automóvel para viajar às grandes cidades do interior. Seria possível facilitar esse processo de melhoria através desse código?*

Sim. É o que se pretende. O Governo pretende abrir mais 270 aeroportos e obviamente isso vai ampliar um atendimento muito grande e praticamente vai ser três vezes mais cidades do que atendemos atualmente. E espera-se que o marco regulatório possa realmente beneficiar esse tipo de empreendimento.

Então, Nogueira, por favor.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Eu vou ser muito rápido aqui, viu, Sr. Presidente, porque meus companheiros que me antecederam já falaram tudo que eu podia imaginar falar.

Mas já aproveitando que eu estou com o microfone, chamou-me atenção o aspecto cultural que vai acontecer num grande evento que ocorrerá em São Paulo: nós vamos ter os Vant's boiadeiros ao invés do peão de boiadeiro. É uma realidade mesmo. Nós estávamos até conversando um dia desse - não é, doutora? - a esse respeito, e a doutora estava muito preocupada de que não houvesse um certo cuidado na operação e a cabeça dela pudesse ser o destino de um pouso desastrado de um veículo desse.

Mas eu tenho que concordar com quase todos os que falaram - a última palavra foi a do Castanho -, que é uma tecnologia nova, mas nós estamos no processo de definição. E, nesse entendimento, essa colocação que a Anac fez agora, que está em audiência pública, é um passo. Não é, como dizia um chefe que eu tive, fita de chegada, é tiro de partida e não será muito fácil, porque, enquanto nós pensamos em uma maneira de regular e dar o respaldo jurídico a um tipo de veículo e sua operação, a tecnologia, hoje em dia, caminha muito mais rápido. Então, tenho a impressão que é uma guerra que a gente acaba perdendo, porque... Bom, o Direito acaba sempre regulando o fato, ele nunca está à frente dele.

Esse é só um comentário.

Celso, perfeita a colocação, suscitou a série de debates.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Respício, por favor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Obrigado, Presidente.

O objetivo era exatamente este, não é Celso? Trazer o tema à baila, apresentar alguns conceitos, alguns modelos. Gostaria só de plantar uma sementinha aqui, para unir o que estávamos debatendo sobre infraestrutura aeroportuária com VANT e *drones.* Fala-se sobre espaço aéreo, fala-se sobre peso, fala-se sobre qualificação do aeronauta, vamos chamar assim, do operador. E a infraestrutura? Será que vamos desregulamentar completamente as estruturas para os VANTs? Porque, se nós fizermos isso, todos os VANTs teriam pouso e decolagem na vertical, porque seria do fundo do quintal.

Então, se nós pensarmos em n modelos de negócios possíveis aqui e mais os n tantos que nascerão nos próximos anos, nós também estaremos falando, quem sabe, de investidores querem colocar um "vantódromo". Por que não? Ou será que vamos pensar só que o cara que vai entregar a *pizza* com o Vant vai ser no quintal da pizzaria? Não, nós podemos ter outros n modelos de negócios aqui.

Se voltarmos ao ano em que o presidente falou "Estamos comemorando dez anos de Anac", se nós voltarmos lá para setembro de 2005, estaríamos engatinhando no potencial dos nossos *smartphones*, dos nossos *tablets* hoje. Engatinhando. Só em dez anos, vejam a quantidade de maravilhas que temos no bolso.

Então, vai entrar no Código, não vai entrar no Código, a Anac vai regular, não vai regular? Isso que o Geraldo falou é extremamente pertinente. Existe uma letargia, uma lentidão abissal na agência. O regime das audiências públicas também eu acho literalmente um horror. Na maioria das vezes se coloca para audiência pública aquilo que já foi decidido, é só para cumprir tabela. "Olha, nós já decidimos internamente, mas, como está escrito que a gente precisa de uma audiência pública, a gente faz só para constar." Cumprir a tabela.

Então, precisamos abrir os leques para imaginarmos alguns modelos de negócio e não deixarmos restrições aqui e ali, para que o negócio flua o máximo possível nesse nosso novo Código.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Passo a palavra para o Tercio. Depois, o Honorato vai arrematar.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Tercio, falando pela Infraero.

Em primeiro lugar, eu gostaria de cumprimentar o Celso pela brilhante exposição que fez, pelos argumentos apresentados, pelo histórico da legislação de todos os países que estão à frente desse importante equipamento, que vai superar todas as expectativas, eu diria e como você bem afirmou, a curto prazo.

Eu queria só acrescentar para o Respício, aproveitar as palavras dele, que me são muito favoráveis, que, além do "vantódromo", nós vamos ter o "dronódromo" também. Então, o *drone* e o VANT serão a ferramenta do futuro.

Há uma coisa que nos preocupa muito em termos de aeroportos: é exatamente a navegação aérea. Quer dizer, hoje, a navegação aérea nos preocupa em São Paulo, onde temos o maior volume de operações de asas rotativas. É um transtorno muito grande você saber que quem está operando um VANT talvez não tenha a técnica realmente apurada para obter uma licença. E hoje já é comum verificarmos aqui ao redor de Brasília alguns locais onde já existem, pessoas que estão brincando com o *drone*, com o VANT. Brincando! E aquilo atinge uma velocidade e uma altura consideráveis, e isso deverá ser normatizado.

Eu gostaria de deixar registrado que este assunto, embora esteja começando, não vai ter condições, nós não vamos ter condições, por mais esforço que façamos aqui, de deixar alguma coisa fixa. Mesmo porque eu acredito que essa legislação vai ser extremamente móvel. Na medida em que formos nos aprofundando, ela vai ser modificada através de outra lei, de uma norma, de um regulamento que vai ser inserido, ou não, no código. Mas devemos estar atentos para isso, devemos estar, porque é uma situação irreversível de futuro o que vai acontecer, seja na lavoura, seja dentro da cidade entregando uma *pizza* lá na casa do Respício junto com os amigos dele. Mas é verdade, vai acontecer e já está acontecendo em outros locais.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bem, senhores, eu só imagino assim, daqui uns dias, nós vamos ter enxame dessas coisas. Aí, realmente, vamos ver como é que serão as "dronevias" das cidades para que isso possa acontecer, não é?

Honorato, para as considerações finais, por favor.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Bem, é até oportuno, já que o assunto é espaço aéreo e dronevias, foi falado aqui, não é? O Brigadeiro Gustavo está me mandando umas mensagens aqui, ele está assistindo pela internet, e me pediu aqui para lembrar que há a regulação do Decea - eu acho que eu tinha falado antes - e, enfim, a depender da certificação, as áreas poderão ser restringidas pelo Decea. Eu acho que isso aí é importante.

Um comentário, os critérios que foram colocados na norma da Anac - 25 quilos, 150 quilos - não são limitações, eles determinam qual é o processo de certificação que está sendo colocado, uma vez que isso é reflexo da complexidade. E ele também está lembrando aqui que o espaço aéreo é segregado, e o mundo inteiro tem tratado dessa forma, não se está considerando a operação do espaço aéreo compartilhado nesse momento. E o Tércio estava falando agora há pouco, realmente, a ideia é que as normas evoluam. Essa norma inclusive, da Anac, tem "e" R/especial, ele tem esse caráter temporário, e a gente vai ver evolução nesse tema.

Com relação às audiências públicas, há críticas em relação ao processo e tudo, mas é muito importante que os comentários sejam encaminhados. A gente realmente considera e o relatório é publicado com as explicações colocadas. Em relação a esse tema, no dia 11 deste mês, a gente uma audiência pública presencial, tivemos auditório bastante cheio lá na Anac, infelizmente ninguém aqui da comissão pôde participar, mas foi o momento de realmente a gente debater com as pessoas interessadas nesse assunto.Mais uma vez, até o dia 3 de outubro, a gente está recebendo contribuições para essa norma.

Era só isso mesmo. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bem, senhores, o dia está sendo extremamente produtivo, eu estou sentindo uma sinergia muito grande do grupo, recebemos muitas contribuições, principalmente por parte do Dr. Geraldo, que vamos encaminhar para as adequações, para colocar e inserir na tabela. Peço aos grupos que tenham inclusive interesses específicos que também tratem ou que façam contribuições.

Eu acredito que, por exemplo, apenas falando em alto, temos a questão do papel dos tripulantes a bordo. Acho que os aeronautas e a Abear podem discutir muito sobre a própria função, o papel, a autoridade do comandante a bordo da aeronave. Acho que seria interessante os senhores já fazerem contribuições, estarem pensando em contribuições nesse sentido, e, para que tudo encaminhe e possa fluir bem, vou passar a palavra à minha chefe para que ela faça as devidas considerações e também para que passe os demais conclames. Professora, por favor.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Bom, onde está o Celso? Celso!

Primeiro, quero agradecer a apresentação do Celso, foi muito, muito interessante.

Nós estávamos observando a convergência hoje das discussões, como ficou diferente a plateia, a energia. Ficou muito diferente olhando daqui. Até o perfil! É interessantíssimo ficar do lado de cá. É verdade. Foi muito interessante o que eu fiquei vendo daqui.

Tirando isso de lado, a complexidade que eu estou verificando e também a beleza do trabalho consiste no fato de que é um código extremamente prospectivo, um código que vai avocar muito a efetividade da norma jurídica, ou seja, a pressão dos fatos sobre o Direito. E é um código, pelo que eu estou pensando agora, que terá que conter muitas normas programáticas, normas de direito material, aquela que dá os direitos e obrigações. Mas a norma programática seria: quais seriam as obrigações, os critérios que determinadas autoridades iriam complementar, efetuar e elaborar? Essa é a conclusão a que cheguei.

Em face da premência de tempo e verificando que os debates jurídicos não poderiam ser feitos aqui na Comissão, criamos formalmente um grupo jurídico de estudos em São Paulo. Estão todos convidados, quem tiver possibilidade. A reunião será a cada 15 dias, e teremos a próxima no dia 24.

A nossa preocupação será dar uma roupagem jurídica, verificarmos as possibilidades de um início de codificação, verificarmos como será esse novo código, ou seja, se vai ser um código estruturante, genérico, com muitas normas de direito material, poucas normas programáticas, ou se vai ser um código de setores, um código seccional, portanto um código mais enxuto, delegando para a legislação existente. Enfim, vamos começar a ter esse debate na área jurídica a partir dessa semana.

Estou pedindo um *help* para todos da área jurídica e não jurídica, pois estou tentando fazer um trabalho não tanto de relatora, mas de mediadora, ou seja, para amainar um pouco esses conflitos. Assim, poderíamos verificar as possibilidades das propostas divergentes convergindo para um mesmo objetivo. Já conseguimos isso com alguns setores. Vamos, então, começar com a questão da principiologia, quais os princípios que vão reger esse código, porque até agora isso não ficou estratificado, cristalizado. Em princípio, estamos pensando em colocar na exposição de motivos, Mas por ser um código altamente tecnológico, nosso receio... Bom, quando eu falo nós, às vezes é o grupo, às vezes, é plural majestático, então, o que for bom é do grupo, o que vocês criticarem eu avoco para mim

Se pensamos em colocar os princípios, como alguns sugeriram, em artigos, isso seria complicado, porque você estratifica a teleologia do código, e, como essa tecnologia aeronáutica é extremamente rápida, você pode ter o problema, daqui a dez anos, de aquele princípio não ter mais efetividade. Ficando na exposição de motivos, ela pode ser um balizamento para um juiz que queira interpretar, pois ele pode verificar que à época aquele princípio existia, e, então, aceitar ou não.

Também nessa evolução, comecei a refletir talvez sobre a questão do espaço porto, porque realmente, pelo que verifiquei no âmbito da Federação Internacional de Astronáutica, já estamos num período de tecnologia em que a aeronave sai do espaço aéreo, vai para o espaço exterior e volta para o espaço aéreo. O regime jurídico é extremamente diferente. Então, teremos que verificar como será essa alternância de regime jurídico, soberania e não soberania.

Então, em face disso, e também para não ocupar muito a mente de vocês que são dessa área mais tecnológica... e o Donizeti fica muito bravo quando falo que vocês são da área tecnológica e nós somos jurídicos. Ele diz que também somos técnicos jurídicos.

Mas o que interessa são as nossas reuniões. A minha proposta seria - e isso vai ser aberto para discussão no dia 24 - pegarmos os artigos que receberam somente uma proposta de alteração e começarmos a codificá-los, porque temos que começar a dar uma roupagem jurídica, senão, não teremos tempo de terminar o trabalho no prazo solicitado. O que eu sugeriria, e nós estávamos conversando, é colocarmos como um prazo prescritivo o dia 19 de outubro para recebermos todas as colaborações

A partir daí, realmente, nós vamos sentar - e já conversamos com alguns, eu fico uns dias aqui em Brasília, fico uns dias em São Paulo - e dar uma estrutura para valer, porque senão, isso realmente fica extremamente... É que nem um jogo de xadrez. De repente, você mexe aqui e, quando vem uma proposta, vai mexer na peça do jogo de xadrez, vai mudar todo o jogo e todo o perfil do nosso Código. Mas como nós temos que começar a ter essa organização, nessas reuniões em São Paulo nós vamos começar, mesmo que em nível pré-definitivo, a fazer uma pré-codificação daquilo que, em princípio, não está apresentando divergência, e aqueles temas que eram divergentes e nós já estamos verificando uma convergência.

Em síntese, é isso. Quem quiser colaborar, quem quiser participar, eu peço muito que enviem essas colaborações com antecedência, para que nós possamos, na área jurídica, ter essa visão.

Outra coisa: estamos elaborando um glossário de terminologia jurídica, para que tenhamos uma análise do que são termos que possam dar margem a diferentes interpretações. Eventualmente, poderá haver um artigo explicando - "para os fins deste Código, adotam tais e tais termos" - ou em cada capítulo -"para os fins deste capítulo". Isso é uma questão de metodologia, que nós vamos resolver. Em síntese, é isso. Eu agradeço, realmente. Hoje nós ficamos contentes, porque é muito complicado você ver o tempo passando e não termos tempo de fazer essa codificação.

Em princípio, dia 19 de outubro. Posteriormente, nós teríamos uns 15 dias, 20 dias - o grupo jurídico - para fazer essa codificação, para depois encaminharmos para a Consultoria do Senado, para que depois volte e para que nós possamos entregar o trabalho até dia 10 de dezembro. É estoico.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - E detalhe: dia 10 de dezembro, a situação é a seguinte. Nós temos que ter em mente que dia 14 de dezembro praticamente já estaremos à beira do recesso aqui do Congresso, e dia 14 já será a deliberação, ou seja, quando então, simbolicamente, espero que nós possamos apenas apresentar o Código, fazer algumas rápidas considerações e praticamente, então, nós já partiremos para as deliberações. Observo que, infelizmente, alguns membros - e olhem que nós estamos sendo assistidos agora pela internet, pelo YouTube e uma série de canais de mídia, colocam isso aqui dentro da TV Senado - participaram de uma reunião e nunca mais compareceram aqui. Eu ficaria muito triste se esses membros comparecessem para querer debater alguma coisa no dia 14 de dezembro, e eu vou fazer de tudo para evitar isso. O que acontece? Nós temos que ter essas contribuições dadas, entregues até agora, dia 16 de outubro. Todos concordam?

Nogueira? Sim, por favor.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Eu queria pedir mais uma semana para a doutora.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Não dá!

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Sabe por quê, doutora?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Por quê? Eu também preciso de mais uma semana, mas...

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - A sua proposta é excludente. Eu fico de fora, porque o coordenador do grupo 3 me passou uma missão a ser realizada no dia 26. Se a senhora fechar a porta no dia 19, eu fico de fora.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Dezenove de outubro.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Vinte e seis de outubro é o dia da minha missão. É quando eu pretendo jogar uma bomba aqui neste plenário. Foi essa missão que ele me deu. Se a senhora fechar a porta dia 19, dia 26 eu nem venho para Brasília. Só para contrariar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Nogueira, calma! Não é por aí, Nogueira! Eu te conheço, Nogueira, com todo o carinho e respeito. Então...

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Já deixando a professora já com uma ruga na testa, eu quero aliviar.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Daí seria uma colaboração depois do dia 19.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Eu não sei qual a programação que ele fez dentro das apresentações do grupo. A minha última...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, atenção. O que nós vamos verificar é o seguinte. O que eu tenho pedido, o que nós temos conversado com os grupos, para que eles até a reunião passada... Nós tivemos uma reunião antepassada na qual nós estávamos falando a respeito da entrega do cronograma dos grupos. Na reunião passada, idem.

A questão de fechar a data é porque temos dois trabalhos a serem feitos. O primeiro é o nosso trabalho e o segundo é o trabalho da assessoria legislativa do Senado, que também tem de atuar.

Dessa forma, o senhor colocou uma situação, porque não tínhamos, até então, noção exata de uma data, até praticamente na semana passada, quando começamos a debater, a discutir, a ver como alguns trabalhos estavam se encaminhando. Então, realmente, resolvemos assim restringir a data de entrega.

Há alguém programado para depois do dia 26 de outubro?

Sim, Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, eu queria me colocar à disposição do Nogueira para servir como secretário dele para agilizar a proposta...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É Nogueira, podia ser a professora. Você vai ficar com o Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA - ...para auxiliar o Nogueira e ele encaminhar rápido essa proposta. Não sei em que área é e também não sei qual é o dever de casa que o chefe do grupo deu para o Nogueira, aprazando para o final de outubro. Mas sabemos que final de outubro é tarde e perdemos o cronograma de trabalhos do Senado Federal.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Veja só eu falei que é bomba, porque a palavra é correta. Mas o efeito de devastação é muito pequeno.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É bomba.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - É bombinha. Na verdade, o tema que o Respício me passou é muito voltado à aviação geral: é gerenciamento de aeronaves e compartilhamento de aeronaves. É um negócio que existe, é um fato, e falta um pouco de respaldo jurídico ao negócio.

Ele me passou essa solicitação na semana passada e eu preciso só me atualizar como é que as empresas estão praticando e trazer um senso comum. Na verdade, ele nem me pediu que concluísse. Ele me pediu simplesmente que apresentasse o problema com uma proposta com o encaminhamento só das discussões.

Mas eu posso fazer isso tudo no dia 19, ao final do dia, pois é quase igual ao dia 26, início de dia. Na minha cabeça, pensando em termos de trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - A Comissão de Assuntos Legislativos, Abag, já está engajada no projeto de reforma do Código?

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Com é que é? Não entendi.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O Comitê de Assuntos Legislativos, a Abag, já está...

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - É Comissão de Assunto Legal.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Isso. A Comissão de Assunto Legal já está...

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Ela está completamente envolvida e nada envolvida. É a resposta mais correta.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Obrigado.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Eu preciso...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O senhor disse tudo e muita coisa nada.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Todos se manifestaram bastante interessados em participar, mas só não me ofereceram, doutora, e eu não quero ser portador do nada. Por isso é que agora eu me manifestei.

A única coisa positiva que eu tive até agora foi essa proposta do Respício a respeito desse tema e desportiva. Eu vou trazer e também não queria que houvesse nenhum tipo de debate. É uma apresentação e a doutora vai poder encará-la como uma proposta a ser depois já deliberada para finalização.

Eu só levantei isso mesmo por causa do dia. É só isso.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Então, não tem como mandar essa proposta antes, e depois fazer a apresentação?

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Mas eu estou aqui para obedecer, viu, doutora...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Nogueira, faça assim - é só uma opinião e talvez a professora fosse dizer isto: "bota quente", fala que perdemos uma semana. Fala: "pessoal, nós perdemos uma semana." Quer dizer podemos até fazer a apresentação no dia 26, mas, no dia 19, temos de entregar, até pelo seguinte: o Eduardo acabou de me entregar um recadinho. Prestem bem atenção, senhores: prazo final da comissão: dia 12/12.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É um número bom. Dá para jogar. Então, mantenha a sua apresentação para o dia 26, mas peça que eles encaminhem isso até o dia 19. Estamos alinhando isso aqui exatamente para que consigamos dar conta desse recado.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - *(Fora do microfone.)*

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Então, está perfeito, Nogueira. Ótimo, ótimo.

O senhor pode até falar no microfone para nós registrarmos. Por favor.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA - Eu já tinha assumido o 19, mas estava tentando manter o dia 26. Mas a doutora fez assim duas vezes e será dia 19. Preciso só de cinco minutos. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Eu sempre obedeço a professora, certo?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Então, agradeço a compreensão dos prazos. Na próxima segunda, eu não poderei vir. Mas, na próxima semana, estaremos aqui. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, antes de passar a palavra para o Castanho, para as considerações finais, é meu dever informar que aquela pergunta do Augusto ele a refez.

Segundo ele: "O sistema, o famoso corretor, suprimiu minha pontuação, senhores, por favor, esqueçam a minha pergunta anterior. "Persistem denúncias graves, a aviação experimental está matando sob regulação leniente da Anac, onde e a quem dirigiremos as denúncias?" Augusto Fonseca.

Aí eu passo ao senhor, que pode responder porque é da parte técnica.

E, Celso, temos aqui uma pergunta que foi direcionada por um cidadão, o Sr. Antônio Ivaldo Machado, que também está nos acompanhando pelo e-Cidadania.

"Ao que nos parece há demora para se estabelecer a regulamentação adequada, sendo assim pergunta, como estão? Por que não colocaram uma data para que os VANT e RPA sejam integrados ao sistema aéreo nacional, incluindo certificação de produto, operação e controle do espaço aéreo até 2018?"

Aliás, acho que essa pergunta é mais direcionada para o Honorato.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Com relação à primeira pergunta, acho que é importante você me passar, e eu vou encaminhar na Anac, órgão competente, como uma denúncia, a que o Augusto encaminhou.

E com relação a outra questão, bem, é uma proposta que fica e está sendo colocada pela agência para a comissão.

A questão de estabelecer uma data, só faz sentido estabelecer uma data para integração se colocarmos uma vírgula e colocarmos com segurança. Obviamente, não queremos operações que coloquem em risco a segurança de pessoas, principalmente. E o espaço aéreo também.

Então, esse é um ponto um pouco mais complexo.

E 2018, bem, a data que a Anac tem trabalhado é para que essa regulamentação esteja até o final do ano em vigor, mas tenho que fazer uma nota, até retomando aquela discussão anterior, a Anac está aberta para o processo de certificação.

Existem empresas que já entraram em contato e pediram certificação de tipo. O caminho existe, a regulamentação vem trazendo o ajuste da regulamentação para que viabilize, mas as portas sempre estiveram abertas.

Com relação à questão, acho que tem que ser avaliado exatamente se vai ser ou se é positiva.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Perfeito.

Castanho, por favor.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Bom, o meu papel é institucional agora, para convidar a todos para dia 23, quarta feira, às 17h30, aqui no Salão Nobre da Câmara dos Deputados. Haverá o lançamento da Frente Parlamentar dos Aeronautas. E eu gostaria de estender esse convite a toda a Comissão para participarem. Seria um honra, para todos os aeronautas, recebê-los, prestigiando nosso evento, com certeza.

Essa Frente não é, na verdade, apesar de ter ficado o nome aeronautas, ela vai se preocupar também com todo o segmento, com toda a indústria, inclusive da aviação, naquilo que for preciso, sempre buscando uma contribuição, nunca dizendo o "não" pelo não ou "tudo bem". Sempre vamos buscar uma solução, vamos sempre trabalhar de uma maneira técnica e o que não soubermos vamos buscar fora.

Obrigado pela atenção de todos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bom, senhores, então, novamente elicito a iniciativa do sindicato, a iniciativa do Castanho, que diariamente está aqui no Congresso trabalhando. Isso é notório e notável, como se diz.

Espero que também eu possa estar aqui dia 24.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA (*Fora do microfone*.) - Vinte e três.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Ah, que bom, porque dia 24 não posso.

Espero que possamos estar aqui prestigiando, obviamente, dando apoio ao nosso colega de Comissão. Espero que essa iniciativa se multiplique. Vai estar à frente da comissão o Jerônimo Goergen, que é uma pessoa fantástica, uma pessoa que tem familiares muito envolvidos na aviação, o irmão dele também é comandante, e o Jerônimo é um apaixonado e sempre nos recebeu, não apenas o sindicato, mas todos aqueles que, em nome da aviação, buscaram seu apoio imediato.

E, como se diz, espero que, realmente, tenha êxito e perdure.

Obrigado.

Dessa forma, nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos.

Declaro encerrada a reunião, convidando-os para a próxima reunião, a ser realizada no dia 28 de setembro às 10 horas da manhã.

Muito obrigado, senhores.

(Iniciada às 14 horas e 04 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 48 minutos.)