



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR
REUNIÃO
20/10/2015 - 15ª - Comissão de Especialistas de
Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica 2015

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Pessoal, bom dia a todos.

Eu estou sendo um pouco apátrida, porque eu considero desrespeitoso aquele procedimento de chegar com 30 minutos de atraso como praxe. Eu gosto de privilegiar os pontuais.

Havendo um quinto dos membros da Comissão, nós já podemos discutir assuntos pendentes. A Relatora tem algumas palavras que gostaria de expor para vocês. E outros assuntos de ontem, também, se vocês quiserem falar aqui, eu vou abrir para isso.

Deixem-me dar início regimentalmente.

Vinte de outubro.

Havendo número regimental, declaro aberta a 15ª 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, e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Conforme convocação, a primeira parte desta reunião destina-se à continuação dos assuntos pendentes da reunião de ontem. A segunda parte, que ocorrerá a partir das 14 horas, consistirá na realização de audiência pública com representantes da Anac, Infraero e Decea.

Bom, inicialmente eu passo a palavra à Relatora para que ela possa expor algumas palavras que ela tinha interesse. Em seguida, eu retorno a palavra para os demais membros da Comissão, para que nós possamos dar continuidade aos assuntos pendentes de ontem.

Relatora.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Pois não. Prezados membros da Comissão, bom dia.

Então, reiterando o que foi ontem confirmado aqui no nosso grupo de trabalho, nós estaremos recebendo essas colaborações que começaram ontem *de lege ferenda*, hoje vão ficar *de lege lata*, até hoje na parte da tarde. Posteriormente essas sugestões serão encaminhadas para a consolidação naquela nossa tabela número seis. Naquela tabela nós já temos uma outra coluna para a parte jurídica - isso daí nós não vamos mudar a metodologia -, para sugestões do grupo jurídico, naquela última tabela. E, posteriormente, a partir da semana que vem - com o apoio do grupo jurídico aqui da Comissão e de alguns colaboradores externos - nós vamos começar a fazer uma consolidação. Vamos mandar um primeiro *draft*, posteriormente, para ser analisado pela Comissão, que poderá fazer propostas de emenda aos artigos com eventual divergência de interpretação.

Então o que nós pretendemos é entregar essa planilha consolidada até, no máximo, domingo ou segunda próxima, para que, na próxima terça-feira, nós já possamos começar a fazer esse trabalho de codificação.

Se alguém tiver alguma dúvida, enfim, algum questionamento, pode entrar em contato aqui com a Mesa ou comigo para que nós possamos esclarecer mais em detalhes de como será feito aqui o nosso trabalho.

Então está aberto. Se alguém tiver alguma pergunta a fazer...

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Pronto. Transfiro a palavra aos demais membros quanto aos assuntos pendentes da reunião de ontem. Eu sei que ontem nós tivemos uma discussão acalorada. O Prof. Respício até sugeriu que nós tivéssemos um avanço na hora. Estávamos discutindo diversos assuntos, mas também creio que, se os demais membros também tiverem mais pendências, agora é o momento. Uma pena que nós não temos aqui um número grande para discussões.

Passo a palavra aos demais membros. *(Pausa.)*

Brigadeiro, tem a palavra.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Obrigado.

Bom dia a todos.

Com relação àquela apresentação que nós tivemos ontem, do Geraldo, eu tinha alguns pontos ali, algumas correções que eu achei que foram... Ele cita algumas coisas da "autoridade aeronáutica" quando, na verdade, deveria ser "autoridade de aviação civil". Eu não mandei para vocês as correções porque estava em um documento do *Word* diferente daquele nosso padrão, mas eu acho que é coisa que dá, durante a revisão, para fazer, ver essas pequenas incorreções que a gente nota aí em alguns artigos.

Eu queria só saber a impressão da Relatora com relação a isso, se a gente vai poder fazer essas alterações.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Sim, sim, sim. Porque são fundamentais. Nós vamos ter hoje o dia todo para que possamos receber, inclusive, o material da Anac também, que são colaborações fundamentais.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - E a minha outra dúvida é que houve várias propostas que envolvem aspectos legais, e a gente tinha que ver, porque nós temos o processo de votação aqui e temos o processo de análise legal da coisa. Como é que vamos tratar isso? Vamos fazer um relatório da Comissão com as eventuais incorreções legais, depois, acreditando que o Senado vai corrigir em uma comissão de Constituição e justiça? Ou já vamos apontar essas dúvidas legais que nós eventualmente tenhamos ao longo do processo daqui para frente?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Sim, o que nós pretendemos é que realmente já sejam enviadas essas correções, essas pequenas correções que nós vamos ter - algumas grandes, inclusive; isso já vai poder ser inserido naquela coluna de propostas e sugestões do grupo jurídico - a partir da planilha seis. Depois, isso aí nós vamos discutir aqui com toda a Comissão, como vai ser essa nossa metodologia, para eventuais adaptações, correções ou ajustes que nós vamos ter que fazer.

Agora o que eu pretendo, como Relatora, é encaminhar o *draft*, ou a primeira proposta de texto, com o maior número possível de correções e ajustes feitos à luz da posição da Comissão. Então é isso que eu pretendo.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Aqui eu tenho o Cícero Crispim, que é Consultor do Senado, tem experiência em aviação. E nós temos o Tiago Ivo. Creio que todos se lembram de que, no início da Comissão, ele esteve aqui e nos orientou quanto aos trabalhos. Quanto a essas dúvidas que o Brigadeiro tem e outros, demais membros, possam ter, eu os convidei aqui, porque, se for o caso também, se acharem necessário algum esclarecimento, é só pedir a palavra. Eles participaram de comissões anteriores. Com isso, têm uma orientação ótima para nos dar, se for o caso.

Com a palavra o Consultor Tiago Ivo.

O SR. TIAGO IVO ODON - Bom dia.

É um prazer estar aqui de volta. Eu estive aqui nos primeiros momentos desta Comissão, tratando de forma panorâmica de várias sugestões sobre procedimento, com base na Comissão de Reforma do Código Penal, da qual eu participei em 2012, salvo engano - tem um tempinho, nós estamos em 2015 já; o tempo voa. Em 2012, eu participei da Comissão de Reforma do Código Penal. Então eu vim aqui e trouxe algumas sugestões acerca do que aconteceu lá, compartilhei a experiência com os senhores.

Eu não sei exatamente quais são as dúvidas, específicas e pontuais, em relação ao andamento dos trabalhos aqui, mas eu estou à disposição. Se quiserem que eu fale alguma coisa sobre como aconteceu lá, para tirar alguma dúvida, se houver algum ponto específico, pontual, que eu possa explorar...

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Com a palavra o Brigadeiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Bom, o primeiro ponto é com relação à metodologia, que a gente discutiu ontem. Eu vou ver se... Por favor, se eu cometer alguma incorreção na descrição da metodologia, os demais colegas me corrijam.

Chegamos à conclusão de que as pessoas já passaram pelos artigos do código, fizeram suas sugestões e estamos congelando as sugestões a partir da meia-noite de ontem. A relatoria vai preparar então, a partir daí, além de uma planilha com todas as sugestões, em seguida, ela vai nos proporcionar um código em que ela vai selecionar, entre as sugestões, junto com outros juristas, qual seria um arcabouço completo do que seria a nossa nova proposta de código. A partir dessa proposta faríamos duas coisas. Uma coisa que eu acho que entendi, que a gente já fez ontem, foi com relação à estrutura, que a gente vai seguir a estrutura do código atual. E, a partir daí, iríamos fazer uma passagem artigo a artigo sem direito a voltar. Então a ideia é, para não ficar com uma discussão interminável, passar artigo a artigo para poder ter uma visão fechada do código.

Nessa passagem artigo a artigo, o que ficou ajustado foi que as pessoas poderiam fazer propostas de substitutivo. O pedido é que sempre fosse feito por escrito, para facilitar o trabalho da relatoria e evitar aquela história de ideias jogadas no ar para depois serem colocadas no papel. Então, quem tiver alguma sugestão que a faça de forma concreta.

Então, faz-se a proposta de substitutivo; temos a proposta da relatoria - qualquer uma outra proposta que esteja naquela planilha pode ser considerada também - e aí vamos fazer uma votação sobre qual artigo vai ficar.

Então, em curtas palavras, a metodologia que eu entendi que a gente acordou ontem foi essa. Eu queria saber se está de acordo com a metodologia de vocês, se vocês têm alguma coisa a acrescentar, uma experiência prévia de como lidar com essa revisão quase final do código. Como fazer isso?

Obrigado.

O SR. TIAGO IVO ODON - Bom, na Comissão do Código Penal, nós adotamos um caminho mais informal e mais fluido. Como foi feito lá? Nós dividimos os assuntos em sub-relatorias, subcomissões, grupos menores, tematicamente. Dentro desses grupos menores, dentro do tema, as pessoas fizeram as propostas de alteração ao código. O sub-relator consolidava aquilo, centralizava aquelas propostas dentro daquelas áreas temáticas e levava para o relator geral da comissão. Então, o relator geral recebia aquilo como proposta dele - obviamente os sub-relatores são auxiliares. E os sub-relatores apresentavam a proposta: "Olha, a subcomissão decidiu isso aqui, a alteração é essa", e encaminhava para o relator. O relator expunha aquilo para a comissão, para os outros terem conhecimento daquilo, do que aquela subcomissão apresentou. Nessa proposta de apresentação, o relator apresentava suas críticas ou o seu "de acordo" com aquela proposta das sub-relatorias: "Olha, a sub-relatoria apresentou tal coisa, a proposta é essa, eu particularmente sou contra por causa disso, disso e disso, mas coloco para vocês".

Como é que a coisa andou? A discussão era muito fluida. Os membros da comissão, pontualmente, levantavam a mão: "Olha, eu não concordo com essa redação, sugiro substituir a palavra x pela palavra y. Aí, de maneira informal, dinâmica e natural, a discussão afluía, as pessoas discutiam e acabavam, 99% das vezes, chegando a um consenso, sem precisar ficar redigindo emenda, subemenda, nada. As pessoas aqui, no calor da discussão, chegavam ao final: "Qual é a redação final do artigo?". "É essa". E chegava o secretário e redigia: "Ficou assim". Aí jogava lá na tela. "Todo mundo de acordo?". "De acordo".

Raramente chegamos a ter uma votação nominal em relação a disputa, em relação à redação de algum artigo. Aconteceu algumas vezes. Em temas mais polêmicos chegaram a ter duas redações concorrentes e decididas no voto final. Contava-se: "Quanto aqui?". E chegavam e decidiam. Mas isso raramente aconteceu. A coisa era bem fluida, a discussão afluía: "Não, eu prefiro tal redação". Não chegamos a esse ponto de precisar, a cada proposta autônoma de alteração de artigo, alguém apresentar uma emendazinha, uma subemendazinha, e ficar aquele conjunto e aquele universo de emendas sendo colocadas. Acabam perdendo um pouco o foco. Talvez, se vocês puderem fazer uma coisa mais informal, deixar a discussão fluir, os dispositivos vão acabar surgindo, a redação final vai acabar surgindo espontaneamente.

O SR. CARLOS EBNER - Só para comentar...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Sabe, o problema... Desculpe eu cortar. Nós estávamos pensando aqui. Primeiro, agradeço realmente essa orientação.

A única diferença é que a atipicidade desta Comissão é muito grande, a especificidade. E foi muito diferente do movimento na área de uma revisão do Código Penal, porque lá eram, fundamentalmente, juristas da área, ou advogados, ou pessoas com formação jurídica. Aqui é uma comissão integrada, de uma forma majoritária, por técnicos não da área jurídica. E foram eles que encaminharam, fundamentalmente, as alterações, tirando alguns dispositivos de capítulos específicos. Então nós não partimos de discussões puras, técnicas, jurídicas - entende? -, mas de posições fáticas, encaminhadas para que tenham uma roupagem jurídica, para depois serem votadas. Então, foi uma atipicidade o caminho desta aqui. E até

que nós estamos chegando a um termo que também nós nem imaginávamos, com praticamente quase 80% de propostas de alteração do código! Mas foi muito uma iniciativa da parte técnica.

Então foi muito diferente, muito atípico esse movimento. E a terminologia jurídica é uma, e a terminologia usada pelos técnicos da área de engenharia ou de transporte aéreo é um outro tipo de terminologia. Então a nossa dificuldade foi até partir de consenso sobre conceitos, o que significa um conceito para cada área. E nós tivemos que fazer uma interface muito grande. Foi uma atipicidade. Então houve essa necessidade de toda essa cristalização, codificação tanto para que a área jurídica pudesse entender o conteúdo do discurso do técnico, e não da área jurídica, quanto e para que os técnicos, não da área jurídica, pudessem entender o nosso discurso.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) - Passo a palavra ao Carlos Ebner, da Iata.

O SR. CARLOS EBNER - Eu só queria fazer um comentário. No meu entender, e eu acho que no de todos, sobre a maioria dos tópicos que nós vamos apresentar depois não vai haver grandes discussões, não haverá em todos os tópicos. Todos eles estarão sujeitos a que se faça um substitutivo, uma emenda, mas, pelo que nós vimos aqui, a maioria deles vai correr normalmente, sem nenhum outro ponto. Como você colocou, alguns itens talvez requeiram uma votação, uma discussão maior, mas eu não acredito que tenhamos grandes discussões.

Eu só queria entender um pouquinho, já que você comentou, a sub-relatoria. Ela seria o quê? Por tópicos específicos? Ela trazia o assunto? Ou era genérica, sobre todo o Código Penal? Funcionava como?

O SR. TIAGO IVO ODON - Na nossa realidade lá, nós dividimos o Código em três assuntos-chave. Na época foi: parte geral, parte especial e legislação extravagante. E criamos três subcomissões. Na Comissão Geral, eram 15; ficaram 5 em uma, 5 em outra, 5 em outra. Eram 3 subcomissões com 5 integrantes cada uma. Cada uma delas indicou um sub-relator para centralizar os trabalhos, as propostas. Então, cada membrozinho desses oferecia suas propostas: "Alteração tal, vou votar dos artigos tal e tal". O outro dizia: "Vou ficar de tal a tal". A subcomissão ficava dentro do seu tema, não podia sair dali e o sub-relator centralizava todas as propostas de alteração. Com todo o trabalho feito, o sub-relator apresentava a proposta para o relator da comissão, que assumia aquilo como proposta dele. Claro: os sub-relatores são auxiliares, eles não são relatores formais, são informais. Então, o relator das três subcomissões assumia as propostas e as apresentava para o grupo todo em reuniões plenárias como esta. Apresentava: "A proposta é esta", com o direito do grupo de contra-argumentar, criticar, e o próprio relator também. De repente, na visão dele, o que uma subcomissão propôs não era o ideal, na visão, na especialidade dele. Ele também criticava e colocava aquilo na reunião plenária para todos.

Então, a coisa funcionou assim. As discussões foram feitas assim, artigo por artigo, como vocês estão fazendo. Foram feitas artigo por artigo. Mas foi muito rápido porque eram especialistas. As pessoas respeitavam a opinião dos grupos temáticos e a coisa ia fluindo.

O SR. RICARDO BERNARDI - A minha pergunta é muito rápida. Só tenho uma pergunta. É muito rápida.

Quanto tempo? Qual foi a duração da Comissão de Reforma do Código Penal?

O SR. TIAGO IVO ODON - Foram seis meses.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) - Com a palavra o Professor Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Vou levantar aqui o que eu e alguns outros levantaram lá no início também, quando estávamos começando a Comissão, Tiago.

Vou falar de transportes como um todo. Não vou nem falar do aéreo, porque o transporte aéreo é uma parte da aviação civil. Estamos falando da aviação civil como um todo. Então, estamos falando da fabricação de peças, do treinamento de tripulantes, da certificação de aeronaves e tudo o mais.

Qualquer área de transportes é multidisciplinar e pluridisciplinar. Já ai nós temos uma complexidade bastante grande que poucos outros setores têm. Não estou dizendo que o Direito Penal não é pluridisciplinar nem multidisciplinar, muito menos que não é complexo. É. Mas tenho certeza absoluta de que o cidadão comum, na área em que lhe afeta diretamente, não tem ânsia de colaborar. E até mesmo n associações, n sindicatos não têm a ânsia de colaborar exatamente porque o grau de multidisciplinaridade da parte penal é extrema, extrema, extremamente menor do que essa daqui. Então, a nossa complexidade, a nossa especialidade é sermos diferentes.

Se nós estamos falando de certificação de aeronaves, isso tem um impacto monumental no sentido econômico, no sentido financeiro, no treinamento. Então, você começa a entrar em n áreas diferentes, especificamente. Ah, mas é o impacto indireto! Não, o impacto é direto; é direto. Então, tivemos aqui uma dificuldade muito grande de amalgamar essa complexidade.

O Ebner colocou, foi colocado ontem aqui, que, na maioria, na parte técnica, não vai haver muita discussão, mas quando entrarmos nessa complexidade multidisciplinar o pau vai quebrar aqui, no melhor sentido da palavra. São esses os momentos em que se vai ter uma grande dificuldade de se inicializar sistemicamente, pesar e tudo o mais. Vai ser a mesma dificuldade que os Senadores terão, a mesma dificuldade que a Câmara terá. Eles têm isso até hoje. Exemplo: o famoso assunto do capital estrangeiro. O Congresso discute o capital estrangeiro desde que me entendo por gente e não chegou a conclusão alguma até agora.

Esta comissão pode propor alguma coisa? Pode. Vai propor, inclusive, mas depois vai ser reanalisado, repensado pelos Senadores, reanalisado, repensado pelos Deputados. E volta para cá e volta para lá. A Presidente pode falar: "não", não é? Então, voltando um pouco à complexidade, talvez esses temas que são afetos diretamente à parte econômica...

Ontem nós estávamos discutindo aqui as oportunidades, um leque enorme de oportunidades para dar mais fluidez ao setor. Um relacionamento mais direto entre o cliente e o prestador de serviço aéreo, por exemplo, afeta diretamente os dois lados: o lado do consumidor e o lado do prestador de serviços. A discussão foi bastante acalorada. Saiu no *site* do Senado.

Então, talvez a nossa grande interrogação seja exatamente nesses momentos de dúvida. E se a Comissão não chegar a uma votação, ser der empate, por exemplo? Não sei se o número é ímpar ou par, não importa. São os presentes. Olha, doze falaram que "sim" e doze falaram que "não". E aí? De quem é o voto de Minerva? É da Presidência? Não sei o que está escrito no regimento. Ou então se faz uma observação: na votação desse item tal, devido aos impactos econômicos e financeiros para a sociedade, etc., de acordo com o estudo etc., etc., etc., doze falaram "sim", doze falaram "não", a Presidência, a Mesa fala que será assim, sugere à Presidência do Senado que vai ser assim. É assim que funciona?

O SR. TIAGO IVO ODON - Nós tivemos algo parecido.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) - Antes de passar a palavra, gostaria só de registrar a presença de Renato Candemil, Advogado do Sindicato Nacional dos Aeronautas, e do Comandante Mario Sergio Amato Junior, da Associação dos Aeronautas. Vocês são bem-vindos! Fiquem à vontade para assistir aos debates. Agradeço a presença.

Com a palavra, o Tiago Ivo.

O SR. TIAGO IVO ODON - Tivemos algo parecido na Comissão do Código Penal. Houve embates calorosos e dois posicionamentos claramente contrários, de um lado e de outro. Decidiu-se, ao final, não mexer no texto. Um pedaço do Código ficou *ipsis litteris*, como está hoje em vigor. Não mexer no texto é uma alternativa. Há muito embate em relação a um tema específico, a um conjunto de artigos específicos? Deixa como está, não mexe, passa para a frente. A gente fez isso. Agora, estou vendo que a realidade dos senhores é totalmente diferente, díspar do que a gente teve lá. Era um conjunto técnico de juristas que já sabia exatamente o que tinha de fazer.

Uma sugestão que eu poderia dar, não sei se será de alguma valia, é que, devido à complexidade, sempre pego a lição do Descartes: simplifique. Peguem a redação mais simples possível e se perguntem: isso aqui tem de estar no código? Esse tipo de detalhamento vale colocar, redigir como lei? Ou deixamos que o mercado regule? O que precisa estar dentro do código? Alguns assuntos, alguns acontecimentos técnicos têm de estar incorporados ao artigo ou vamos redigir uma coisa bem genérica e deixar que o mercado regule, deixar que a autoridade competente regulamente depois e entre em especificidades? Um código, em tese, a rigor, teoricamente, é um conjunto de princípios, de artigos gerais, de dispositivos gerais. Não se recomenda, na teoria, que se entre em muitos detalhes em um código. Então, muita coisa pode ficar para a legislação ordinária, para a regulamentação etc. Então, a primeira reflexão que os senhores têm de fazer é: vale a pena colocar tal assunto no código ou não? Tentar entrar determinado nível de detalhamento no código ou não? Então, é uma saída.

Estava conversando com a Mesa antes. Quando chegar na Comissão de Senadores, tudo o que há em tramitação na Casa sobre o assunto vai ser apensado à proposta de vocês aqui. Então, é possível chegar à conclusão: vamos fazer um código mais enxuto? E apresentar ideias para projetos de lei ordinária paralelamente. Senadores podem fazer isso e propor fora da Comissão. Porque na Comissão de Senadores, ao final, tudo vai ser apensado e tudo vai ser discutido conjuntamente. Então, há várias saídas que podem ser tomadas.

E apresentar ideias para projetos de lei ordinária, paralelamente. Os Senadores podem fazer isso e propor fora da Comissão, porque na Comissão de Senadores final tudo vai ser apensado e tudo vai ser discutido conjuntamente. Então, há várias saídas que podem ser tomadas.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) - Também comungo dessa ideia de nós termos um código geral, até porque, mesmo na aviação, antes do Código Brasileira de Aeronáutica, nós já tínhamos leis específicas. Vejam, por exemplo, o caso dos aeronautas, o Código os trata de uma maneira bem geral, mas há a Lei dos Aeronautas que os trata de

forma específica, o assunto ficou específico. Um caso que também, ontem, nós estávamos discutindo e que provavelmente deve sofrer impactos na outra lei é o do Código de Defesa do Consumidor, que é uma lei geral. O Código Brasileiro de Aeronáutica trata de forma específica direitos do consumidor. Então, vai ter que ser discutida essa interface entre os dois: um deve ser definido como lei geral; o outro, como lei específica. Já há isso na aviação.

Particularmente, não vejo problemas em, para um assunto que, no decorrer dos últimos 30 anos, tenha se tornado complexo, tenha requerido definições específicas, tratamento específico, propor, também, projetos de lei ordinária. Acho que pode-se, inclusive, tramitar duas propostas ou mais. O Código Brasileiro de Aeronáutica está aqui. É um código rechonchudo, cheio. Se não quiserem o Código dessa forma, por exemplo, dois projetos de lei sobre tal assunto, isso também é possível. Se for o caso de fazer, a Comissão pode fazer isso também.

Passo a palavra à Relatora.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Só reiterando a pergunta do Respício, em caso de não solução da divergência em relação a um dispositivo específico, como isso deverá ser encaminhado?

O SR. TIAGO IVO ODON - No voto?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Se tivermos um empate, a Mesa vai ter de decidir? É o Relator que terá de decidir?

O SR. TIAGO IVO ODON - \o Relator tem a palavra final.

Agora, recomendo, se realmente chegar a um ponto em que aquela solução proposta pela relatoria não seja representativa do conjunto, se realmente houver uma divisão bem estabelecida, deixar o que está em vigor, não mexer naquele aspecto especificamente. Foi o que fizemos na outra Comissão, mas não sei se é possível, no caso.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Em não sendo possível, também, deixar como está?

O SR. TIAGO IVO ODON - Então, prevalece a proposta da relatoria. Cada membro tem, também, a possibilidade de redigir um voto em separado. Não concordo por causa disso e disso, para ser analisado, depois, pela Comissão de Senadores. Tudo isso vai ser retomado por uma Comissão de Senadores.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Mais algum membro tem algum comentário?

O SR. TIAGO IVO ODON - Estou falando mais para a questão de mérito. Para a questão da formalidade, voto a voto, o Presidente desempata, se precisarmos chegar a um ponto desse. Minha preocupação é mais em relação à legitimidade do texto em si, à substância do texto. Então, seria importante o Relator dar a palavra final. É claro que, se tivermos 12x12, 13x12, o Presidente pode desempatar, mas em relação à representatividade do texto, à substância do texto, o Relator tem a direção na mão. Então, se não for possível deixar como estar o texto atualmente em vigor, acho que caberia ao Relator tomar a dianteira e fazer a proposta final.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Passo a palavra aos demais membros.

Celso, e a proposta dos Vants?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA - Sobre os Vants, encaminhei para a Relatora, esta madrugada, uma proposta, mas não tenho nada a comentar sobre o rito que está sendo definido.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Eu não olhei os *e-mails* de manhã cedo, mas creio que você mandou só para ela, não é? Então, estou mais tranquilo.

E a proposta de tarifas, Catanant, que, ontem, foi acalorada?

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - É verdade. Não consegui, infelizmente, fechar um texto. Achei prudente, antes de mandar alguma proposta, conversar, aproximar-me do Decea, porque têm dispositivos ali que tocam ao comando, da Infraero também e, eventualmente, da Associação de Aeroportos Concedidos. Até ponderei, no texto que mandei para a Srª Relatora, se, em se tratando de legislação esparsa - e não do texto principal do código que fechamos à meia-noite de ontem -, não haveria a possibilidade de, em mais alguns dias, podermos apresentar essa proposta aqui e de ela entrar como um dispositivo final do texto de reforma, da proposta de reforma do CBA, uma revogação, uma inclusão de dispositivos no texto do CBA para poder alterar ou revogar a Lei nº 6.009. Então, se houver tempo e disposição da Comissão, poderíamos pensar.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Relatora.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Qual é o tempo e a disposição?

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Acredito que, até o fim desta semana, conseguiríamos.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Acredito não. Sim ou não? Tempo específico. No final de semana?

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Muito tempo. Até sexta-feira.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Temos de já consolidar para começarmos o trabalho do jurídico.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Eu já tenho uma análise feita dos dispositivos que nos tocariam, mas, como não fiz o contato com o Decea, não poderia me comprometer com prazo, porque dependerei de uma aproximação e de uma conversa com o Decea, com a Infraero. Já começamos a conversar. O Tércio está ao meu lado. Me deem até o fim desta reunião para conversarmos sobre o prazo.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) - Catanant, hoje eu peguei você para Cristo. Desculpa!

Nesse tema de tarifas, aliás, tudo que diz respeito a temas econômicos é um assunto acalorado. Eu considero de grande importância porque é um assunto que afeta a todos aqui, operadores, clientes dos serviços, prestadores de serviço. E o que nós temos? Por exemplo, nos Estados Unidos, a FAA trata desse assunto no âmbito das normas e, até o momento, tem sido bem sucedida.

O que eu gostaria, Catanant, é que você fizesse uma exposição, já que, até o momento, nenhum membro pediu a palavra, para esclarecer. Ontem, começamos a entrar nesse assunto, mas houve discussões acaloradas e o assunto passou, mas é de grande importância.

Hoje, nós temos uma lei e um decreto que tratam de tarifas. Temos as tarifas aeroportuárias, que hoje são seis, se não me engano, e temos três tarifas aeronáuticas, que são cobradas pelo Decea. Imaginemos que, amanhã, a Lei nº 6009, de 1973, e, juntamente com ela, aquele decreto regulamentador venham a ser revogados - uma suposição. Como correria o processo para termos uma norma nova? Obviamente, creio que o Decea, o Comando da Aeronáutica editaria uma nova norma no nível hierárquico deles, tratando das tarifas deles. A Agência emitiria uma norma nova tratando disso. Mas eu gostaria que você falasse sobre o processo. Como ocorreriam as fases, a consulta pública, a audiência pública? Como dar-se-ia isso tudo?

Peço isso para ficar mais claro para que a Comissão entenda e, se for o caso de apresentar uma proposta dessa, até para que as pessoas estejam municiadas de mais conhecimentos.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Sobre os efeitos práticos e os diferentes tipos de regulação, enfim, os problemas que a Lei nº 6009 e o Decreto nº 89.121 trazem, julgo que seja bastante proveitoso utilizar a fala dos dois representantes da Anac que vêm hoje à tarde. Eles têm bastante autoridade para falar, com um conhecimento ainda melhor do que o meu sobre o assunto.

Mas o que nós pensamos sobre a questão, sobre o trâmite? Dar um prazo de *vacatio legis* bastante longo. Vamos supor que façamos uma revogação da maior parte dos dispositivos da Lei nº 6009, que mantenhamos alguns outros que tratam da destinação das tarifas para o FNAC que foram incluídos na Lei nº 6009, inclusive, por conta da lei de criação da Anac. Ela ali incluiu um dispositivo que trata da destinação dessas tarifas aeroportuárias. Eu não me arrisco a falar sobre a parte das tarifas aeronáuticas.

Então, nós revogaríamos ou alteraríamos parte substancial dessa lei e daríamos um prazo de um ano para que a Anac... Restaria mantido aí esse prazo de um ano, dois anos de *vacatio legis* no limite, para que houvesse maior segurança e maior estabilidade na transição desses dois modelos de tarifas fixadas, tarifas aeroportuárias e aeronáuticas, os tipos tarifários fixados por lei, e para que a Anac pudesse, então, nesse período de um, dois anos, paulatinamente, submeter a processos de audiência pública, com todo o rito, toda a processualística; eventualmente, focar em aeroportos de maior importância, em que haja maior necessidade, enfim, em que já haja indicativos de possíveis falhas de mercado, e a gente devesse manter ou pensar em priorizar uma regulação tarifária para esses dados aeroportos. Poderia ser por aeroportos, enfim, por cortes, números de movimento, enfim, é isso. Deverá ainda haver estudos para determinar em que direção seguir, mas eu acredito que trabalhar nesse prazo de *vacatio legis* e utilizar os processos de consulta e audiência pública da agência, para que fosse feita a substituição paulatina, seria o melhor modelo, e não haveria grandes riscos à segurança jurídica e à estabilidade no setor.

Não sei se respondi a sua pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Respondeu, mas eu gostaria de ouvir mais.

Ontem nós discutimos aqui um assunto que também não foi esgotado e que tem relação direta com o modelo tarifário vigente, que é o uso de uma infraestrutura escassa, a priorização de segmentos da aviação ou não, a preterição de determinados segmentos.

Eu gostaria de ouvir a sua opinião sobre como um modelo tarifário impacta, positiva ou negativamente, esse uso da infraestrutura aeroportuária e peço, se possível, que fale de eventuais vantagens que haveria em termos uma regulação normativa em vez de uma regulação por pleito. Creio que esse é um ponto muito importante a elucidar para a Comissão.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Muito bem. Dentro das minhas limitações, eu vou tentar ilustrar aqui alguns problemas, mas repito que é importante trazer de novo, na parte da tarde, essa discussão, que acho bastante proveitosa.

Fixar os tipos tarifários na lei engessa todo e qualquer tipo de regulação, das mais modernas regulações que se verificam mundo afora para a exploração aeroportuária. Cheguei a mencionar ontem, por exemplo, o caso da Inglaterra, em que a regra é não haver regulação tarifária. Os aeroportos, dentro do seu modelo de negócio, precificam conforme sua estratégia negocial, localização, atração de tráfego e de serviços que eles queiram para aquela localidade, em atendimento à demanda, em primeiro lugar, dos passageiros que se originam e se destinam àquela localidade. A regra, portanto, é não haver qualquer tipo de regulação. E o regulador, quando verifique uma falha de mercado qualquer e proceda a qualquer regulação, tem que se explicar, com frequência predeterminada, sobre a necessidade de continuar a haver a regulação tarifária sobre aquele dado aeroporto. Exceto, mais uma vez, porque desconheço, por absoluto, a questão da regulação das tarifas aeronáuticas. Não sei nem como funciona para aquele modelo.

Um dos problemas que eu poderia ilustrar que a nossa legislação - a Lei nº 6009, o Decreto nº 89121 - traz é, em primeiro lugar, uma série de isenções que estão cravadas em lei e de que não sabemos a necessidade. Enfim, isso gera grande ônus para o operador aeroportuário, que não é remunerado e movimenta um número expressivo de carga que invoca essas isenções, essas gratuidades, e não remunera, em absoluto, o aeroporto.

Isso não significa que, com a revogação, não devesse haver esse tipo de isenção, mas que elas fossem, no mínimo, repensadas e houvesse uma redefinição das políticas públicas aplicadas a essas isenções.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Você está sugerindo, então, que o ideal seria que tivéssemos uma lei com princípios orientando esse estabelecimento ou extinção de tarifas, mas que a política tarifária é um evento dinâmico, porque com o tempo você pode precisar de fazer ajustes...

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Sem dúvida.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - ... e fazer esses ajustes em lei fica mais difícil e moroso e custoso do que fazê-los em ritmo de norma.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Sem dúvida. Só para exemplificar, um problema que se verifica hoje para a aviação geral - embora o Nogueira não esteja aqui para me ajudar no argumento - é que as taxas de permanência pagas hoje para estacionamento de aeronaves...

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Nós temos o Enio. O Enio pode falar - não pode, Enio? - em caso de réplica.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - O Enio me socorre aqui, então, se eu estiver falando alguma impropriedade.

Na aviação geral nos aeroportos, paga-se a taxa de pouso e permanência. E essa taxa de permanência varia em função de se estacionar; de se deixar a aeronave em área de estacionamento ou em área de estadia. Isso gera uma série de dificuldades para o operador de aeródromo. A lei garante a franquia de três horas para o operador. Então, para o operador aeroportuário fazer o pátio girar, muitas vezes, predeterminar e alocar áreas para estacionamento, chegamos a fazer alguns cálculos em que, eventualmente, para se deixar uma aeronave estacionada por um dado período, chega a ser o mesmo preço de se deixar o carro estacionado no estacionamento do aeroporto. Então, remunera-se muito mal, a gente acredita, o aeroporto.

Fomos procurados já diversas vezes por aeródromos concedidos pelos Estados. Enfim, eu me recordo de que o aeródromo de Angra dos Reis era um dos casos que estava com esse problema de áreas de estacionamento em pouso, áreas de estadia ou pátio de manobras, e eles reclamavam que os operadores queriam utilizar aquela área em frente ao terminal e queriam remunerá-los, enfim, não como pátio de manobras, mas como estacionamento em área remota.

Enfim, acho que o pessoal que vem na parte da tarde pode trazer uma série de outros exemplos que ilustrem melhor os problemas derivados desse engessamento na parte que toca às tarifas aeroportuárias. O Tercio também acho que tem uma coleção de exemplos, se quiser acrescentar.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Tenho já interesses aqui. Tenho já inscritos o Dr. Ricardo Bernardi, o Dr. Carlos Ebner, o Prof. Respício.

Eu só diria que, antes de passar a palavra para vocês, para os questionamentos, para as réplicas, eu gostaria de ouvir também o Brigadeiro, que, como provedor de serviços, cobra tarifas - é um assunto também de interesse -; e também o Dr. Tercio na sequência - pode ser, Dr. Tercio? Eu gosto de seguir a sequência do relógio, porque aí não causamos preterições. Brigadeiro, com a palavra.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Eu não sou especialista em tarifa, mas, do meu ponto de vista, acho que basta dizer quais são os tipos de serviços prestados que fazem jus a tarifas e, depois, tem que haver um dispositivo legal que estabeleça cada uma das tarifas, como a Lei nº 6009 faz para a gente. Se a gente já congelar, no Código Brasileiro de Aeronáutica - que entendo ser uma lei de nível superior -, quais são as tarifas; se, em algum momento, chegarmos à conclusão de que, além daqueles três tipos de tarifas, por exemplo, cobrados pelos serviços de navegação aérea, é preciso criar outro, ou então um deles se tornou desnecessário, eu não vejo como não mudar a lei, porque há a questão de que tarifa tem que estar em lei, mas, se estiver no código, é muito mais difícil.

Eu prefiro que o código tenha um dispositivo dizendo que esse tipo de serviço é remunerado e que ele diga, por exemplo... Como eu considero? Eu entendo que o serviço é padronizado, então, como é o mesmo serviço... Ou seja, existem, por exemplo, terminais com níveis de serviços diferentes. Então, eu coloco três categorias de terminal e, nessas três categorias de terminal, vou ter três categorias de preço e vou fazer a mesma precificação em todo o Brasil.

Porque, se a gente começar a levantar, por exemplo, custos de telecomunicações na Amazônia, custo de energia na Amazônia, a gente vai acabar gerando uma coisa que é contra aquilo que todos os brasileiros esperam, e a gente não quer impedir o transporte aéreo na Amazônia; a gente quer justamente viabilizar, fomentar.

Então, nessa minha proposta de que os serviços têm que ter preço padronizado, a gente, de alguma forma, está fazendo um subsídio cruzado. Mas eu penso que é uma forma adequada de agir, até porque você está cobrando por um serviço padronizado. E aí se faz o...

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Eu penso - desculpe a interrupção - que, no caso aí, havendo essa separação que o Catanant propõe, o Comando teria autonomia, inclusive, para fazer isso com subsídio...

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - O que eu acho que a lei tem que conter... No meu ponto de vista, o código tem que dizer quais são os serviços remunerados e colocar as condições que se ache que têm que ser colocadas. Vai ser com zero lucro?

Ou, então: vai ter direito a ter lucro ou não? Eu acho que, pelo menos na hora em que a provisão é feita por um ente privado, tem que haver uma previsão para ter um lucro adequado. Como são feitas as alterações da tarifa? "A tarifa tem que ser alterada mediante consulta pública com x meses de antecedência."

Ainda assim, a gente tem que tomar cuidado para não engessar, porque, se houver uma flutuação financeira grande, um desastre econômico grande, esperar seis meses para renovar uma tarifa, como naquele ambiente - vamos nos lembrar de quando a gente era mais novo; o senhor é novo demais, mas, quando eu era mais novo - em que havia uma inflação que comia rapidamente o salário, fica muito difícil.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Eu sou da época do Sarney. Eu ia para a escola, comprava um biscoito recheado e, no dia seguinte, tinha que pedir ao meu pai para complementar o dinheiro, porque, senão, não dava para comprar outro. Eu lembro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Então, num ambiente daquele de inflação, se você colocar amarrado em um código que só se pode fazer o processo em seis meses, talvez você esteja amarrando demais. De qualquer maneira, o código tem que dizer que precisa haver consulta pública, tem que haver um direito de ouvir o usuário com relação às alterações que estão sendo colocadas, mas é isso. Acho que não dá para detalhar mais, não. Eu prefiro detalhar na lei ordinária, porque ela é mais fácil de ser mudada.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - O senhor diz em norma, se for o caso? Se fosse o caso de haver uma norma...

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Em decreto ou em norma. De qualquer maneira, a categorização vai ser uma norma, mas, na hora em que se coloca, por exemplo, na 6.009, no nosso caso lá, em que são seis tipos de tarifa, acho que pode estar em uma lei. E aí a norma vai dizer: dentro desses três tipos de tarifa, tenho a, b, c; cobro tanto por a, tanto por b, tanto por c.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - O.k.

Passo a palavra ao Dr. Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Esse assunto, realmente, é muito delicado, Dorieldo, e foi abordado ontem de uma maneira que considero bastante oportuna, porque, em um passado bem recente, durante anos, essas tarifas aeroportuárias ficaram congeladas - durante oito, nove, dez anos -, e isso trouxe um ponto negativo para os operadores. Naquela época...

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Os preços de áreas também, não é? As tarifas, mas as áreas também.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Eu ia por partes. Na realidade, como estamos falando sobre tarifa, quero enfatizar primeiro as tarifas aeroportuárias, porque elas ficaram congeladas, e isso trouxe um prejuízo muito grande para o operador principal à época, que era a Infraero.

Concordo com o Brigadeiro e com o Catanant de que essa questão deve ser revista razoavelmente dentro de certo tempo para que haja condições de que os operadores obtenham lucro dentro da sua condição de infraestrutura.

O principal ponto que eu vejo é que, em alguns aeroportos, esse ponto é extremamente delicado, porque, se nós considerarmos um aeroporto como Brasília, como Santos Dumont, como Congonhas, como Salvador, como Fortaleza, onde a infraestrutura é relativamente pequena, quando há uma demanda muito grande dentro da aviação, não há condições de se fazer uma separação dessas áreas, como foi dito pelo Catanant: ou uma área de permanência ou uma área de operações.

Então, embora haja o horário de três horas como uma isenção, às vezes se ultrapassam essas três horas, e a cobrança é feita, então, desde o início, acarretando muitas vezes um prejuízo para o aeroporto ou para o operador. Há uma questão aí que tem que ser muito bem tratada com relação a isso.

Além disso, há outro ponto: em alguns aeroportos, em determinadas épocas do ano, por um fator específico, torna-se inviável ter mais operacionalidade por questões de um, dois, três, quatro dias. Por exemplo: um aeroporto como Uberaba, na época da exposição de gado, ou Uberlândia; ou Belém, na época do Círio de Nazaré; ou Congonhas, na época da Fórmula 1. São aeroportos que sofrem sensivelmente com o aperto da sua infraestrutura, e muitas vezes o operador e a empresa são penalizados com relação a isso.

Então, eu vejo, dessa maneira, que a Infraero está pronta para trabalhar em conjunto com os órgãos - seja com o Decea, seja com a Anac - para nós buscarmos uma solução que seja mais efetiva e mais atualizada, para que não sofra percalços, como aconteceu no passado.

Com relação a preço específico, eu diria que hoje é um ponto pacífico, porque isso já foi finalizado, entre SAC, Anac e Infraero - aí considerando Infraero os demais operadores. Já há uma sistemática pronta e que está em perfeito andamento sem qualquer contestação por parte dos interessados em obter áreas aeroportuárias.

A Infraero faz parte desse grupo, e eu gostaria de deixar registrado o nosso interesse de participar, Dr^a Maria Helena, juntamente com o Decea e, principalmente, com a Anac, nesse trabalho a ser efetuado para que haja uma regulação bem pacífica entre infraestrutura e operadores de aeroportos.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Para haver uma ordem, tivemos a exposição do ente regulador, de prestadores de serviços e de um provedor. Agora, vou passar a palavra para a outra parte: os que consomem o serviço e os especialistas.

Seguindo a ordem, com a palavra, o Dr. Ricardo Bernardi.

O SR. RICARDO BERNARDI - Preliminarmente, a minha posição vai ser como especialista, se quiserem assim, mas eu não represento ninguém, basicamente; estou aqui como colaborador com algum conhecimento jurídico na área.

Sou a favor dessa regulação pela agência, obviamente. Engessar na lei a questão tarifária realmente acaba impedindo a otimização do serviço, mas, por outro lado, também considero importante estabelecer critérios bastante rígidos para que essas tarifas acabem sendo fixadas de acordo com razoabilidade, de acordo com padrões econômicos razoáveis, no fim das contas.

Vou citar um exemplo que, na realidade, é o exemplo do que deve ser evitado, pelo menos na minha visão. Recentemente, criou-se a chamada taxa de conexão...

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - O senhor quis dizer tarifa?

O SR. RICARDO BERNARDI - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Porque a taxa é um tributo.

O SR. RICARDO BERNARDI - Sim, tarifa de conexão. Perdão.

E, efetivamente, as companhias aéreas ficaram responsáveis pelo pagamento dessa tarifa, partindo-se do pressuposto de que, pela organização de malhas a partir de *hubs*, esse sistema beneficiaria as companhias. Portanto, razoavelmente, elas seriam responsáveis por esse custo financeiro, por esse custo econômico.

Por outro lado, sabe-se que a questão de tarifas aeroportuárias são devidas pelos efetivos utilizadores dos aeroportos, que são os passageiros. Isso acontece na origem, nos embarques, então por que isso não aconteceria na conexão também? O fato é, no fim das contas, que, por conta da criação dessa tarifa, aumentou-se basicamente a receita, forçosamente, das companhias aéreas, com efeitos até tributários. Isso tudo, na realidade, acaba aumentando o custo do serviço no Brasil.

Acho muito importante proteger o consumidor, acho muito importante encontrar formas de se viabilizar e otimizar a prestação de serviços aeroportuários, mas também é importante levar em conta o serviço como um todo. Afinal de contas, o grande pagador e o grande fomentador de toda a atividade são as empresas aéreas. São os serviços aéreos, no fim das contas, o grande destinatário de todos os serviços que servem como base. E eu sempre procuro dizer: devem-se proteger todos os princípios da Constituição, os princípios de defesa do consumidor têm que ser atendidos, mas também tem que ser atendido o princípio da preservação da empresa, porque a empresa é que gera emprego, porque a empresa é que paga imposto, porque a empresa é que produz produto ou serviço. Então, a lei, entendo eu, deve estabelecer os parâmetros necessários para que todos os interessados possam cumprir esse papel, sem sobreonerar nenhum deles. Esse é o comentário que eu faria.

Então, eu coloquei esse exemplo justamente para concluir que, sim, é importante que se criem mecanismos que permitam à agência regular a questão tarifária, mas é importante também criar os limites necessários para que essa regulação seja expedida de forma a não onerar excessivamente nenhuma das partes que compõe o sistema de transporte aéreo como um todo, sejam os operadores aeroportuários, sejam as empresas de transporte aéreo.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Passo a palavra a Carlos Ebner, da Iata.

O SR. CARLOS EBNER - Esse é um tema bastante polêmico, posso dizer. É o nosso dia a dia, porque as empresas aéreas estão constantemente sujeitas a modificações de tarifas, de taxas e mais tarifas, muitas vezes sem entender o porquê, sem haver uma justificativa.

Então, um dos pontos que acho que o Kerlington apresentou ontem foi que, quando houver uma tarifa, como essa tarifa de conexão, deve-se mostrar o valor econômico dela. Mas o valor econômico para todos que compõem a cadeia. Nesse caso da tarifa de conexão, foi muito claro que foi para ajustar o aeroporto de Brasília nas concessões, porque era um aeroporto que só tinha origem e destino e precisava gerar uma receita, então foi colocado exclusivamente para gerar ali uma receita adicional. Quem utiliza a área do aeroporto é o passageiro, não é empresa aérea, mas, como, naquela ocasião - estou me referindo a isso só para entender um pouco o critério com que foi feito -, foi dito que as concessões não aumentariam o custo do passageiro em hipótese alguma, então se passou para a empresa aérea.

Então, temos esse tipo de iniciativas do Poder Público que impõem à empresa aérea sem uma... Há uma audiência pública, mas essa audiência pública não tem uma prévia de fazer uma análise econômica, de qual vai ser o efeito, o impacto econômico-financeiro sobre os entes.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Uma análise de impacto regulatório, você quer dizer.

O SR. CARLOS EBNER - Análise de impacto regulatório, exatamente.

Então, dou o exemplo da tarifa de conectividade, de conexão, que o Ricardo levantou, para dizer da história dela. Ela tem uma história. A história foi para resolver o problema de que não poderiam aumentar o custo do passageiro, porque esse era um compromisso do Ministro na época da primeira concessão de aeroportos.

Em cima disso, temos outras tarifas. Existem os aumentos que são feitos sem consulta. A própria Icao estabelece quatro regras claras, e acho que essas regras claras deveriam constar no Código Brasileiro de Aeronáutica. Uma é a transparência; outra, a consulta junto aos órgãos, quer dizer, quatro meses antes tem que ser feita uma consulta. Brigadeiro, eu não concordo muito que, em quatro meses, nós teríamos que ter uma inflação cavalgar. Até lá, já se mudou tanto a lei, que não há problema nenhum. Então, tem que haver uma consulta. Podemos ter correções, mas, toda vez que ela fugir de certos parâmetros, tem que ser feita uma consulta junto às empresas aéreas, e isso hoje não existe.

Além da transparência, a não discriminação. Recentemente, para vocês terem uma ideia, em uma das tarifas, a chamada tarifa de sobrevoos de terminal, tarifa de terminal, tanto a tarifa em dólar como a tarifa em real sofreram um aumento de 72%. Agora, o dólar já tinha se valorizado mais de 60%. Então, aquelas que pagam em dólar sofreram quase 200% de aumento, para os voos internacionais, e as domésticas tiveram 70%. O que quer dizer isso? Então, um dos princípios é o da não discriminação. Houve uma discriminação, e isso é um fato grave.

O outro ponto, então: temos a transparência e ser *cost-related*. Usei esse termo em inglês, mas significa ter relação ao custo. Em termos de órgão público, ela não poderia gerar lucro; ela tem que gerar, sim, um investimento marginal, mas não lucro. Isso está dentro da Oaci (Organização Internacional de Aviação Civil).

Então, esses são quatro pontos importantes que no Código deveríamos enfatizar: transparência, não discriminação, ser *cost-related* e mais algum de que não estou me lembrando aqui na ocasião. Isso seria extremamente importante.

E haver essa consulta, quer dizer, as empresas terem um projeto de impacto. Muitas vezes, ela é feita sem o menor projeto de impacto. Esses 72% foram feitos assim: passa a régua. Se querem saber, foi um "passa a régua"!

Esses 72% foram feitos num passa-régua. Querem saber? Foi um passa a régua!

Estou dando exemplos, só para entendermos a dificuldade.

Quanto a outra tarifa, que é a tarifa de sobrevoos, na parte em dólar, os custos do provedor são irreais, a maioria deles. E ela, em dólar, não sofreu uma redução, muito embora o dólar tenha se apreciado. Enquanto isso, há seis anos, essa tarifa foi aumentada porque o real estava valorizado em relação ao dólar.

Então, são dois pesos e duas medidas que regem isso e que atrapalham.

O resultado disso tudo foi que, na semana passada, vimos que as empresas domésticas...

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) - Faltam dois minutos para o senhor concluir.

O SR. CARLOS EBNER - Sim.

As empresas domésticas, no ano passado, as empresas brasileiras apresentaram, no primeiro semestre, um prejuízo de R\$ 1,5 bilhão. Ninguém sobrevive a um prejuízo desse em seis meses. Como a crise está piorando a cada mês, podemos ter praticamente um setor que vinha crescendo, que vinha trazendo novos aviões, com eficiência operacional, trouxe um público que não viajava, houve um aumento substancial, pois são 110 milhões de passageiros, houve redução de tarifa de 50%. E o que vemos é que, sem termos regras específicas, o afã do Governo em aumentar tarifas é tal neste momento, que está quebrando o setor aéreo. O setor aéreo, com isso, voltará oito ou dez anos atrás.

Era só isso que eu queria dizer.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) - Agradeço a exposição.

Passo a palavra ao Prof. Respício.

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

Sou do time do Bernardi, não estou aqui representando ninguém. Não represento nem a instituição de ensino à qual pertenço, eu apenas estou lotado lá. Então, sou neutro e, nesta minha neutralidade, tenho um conforto enorme para falar.

Não sei se vocês conseguiram perceber, Cícero e Thiago, como as coisas são aqui. Estamos falando de uma coisa que é afeita ao código, mas que, juridicamente, é montagem de termos. E a importância não é a montagem de termos. A importância é o impacto que tem no bolso do passageiro, é o impacto que tem na receita ou na lucratividade da empresa aérea, é o impacto que tem no quanto o provedor de tráfego aéreo ou de navegação aérea vai ter para reinvestir. E, para o operador do aeroporto, é a mesma coisa.

Então, são interesses completamente diferentes. E há ainda outro interesse que, na minha opinião, é o maior de todos: o da sociedade, o do cara que viaja, o do cara que precisa transportar uma carga, o do cara que está dependendo da mala postal, o do cara que está dependendo do transporte de valor ou de órgãos. Sobre isso estávamos conversando lá com o Comandante Enio.

Isso não afeta só o lado das empresas aéreas. O piloto privado também está sendo afetado diretamente. O táxi-aéreo está sendo afetado diretamente. São n subsegmentos que são afetados diariamente no bolso. "Vou deixar de voar, vou deixar de operar, vou demitir não sei quantos mil, porque não aguento mais." Aí o aeroporto fala a mesma coisa: "Vou fechar a área tal, vou desativar o terminal tal."

Quem é que perde com tudo isso? No impacto direto, é o aeronauta, é o aeroviário, é o operador do aeroporto, é o Decea. Esse é o impacto direto, aquele imediato. Mas, no frigar dos ovos, quem é que está perdendo? Somos todos nós aqui, o pessoal que nos está assistindo ali, os que nos estão ouvindo pelo rádio ou pela internet. Todos nós vamos perder.

Eles sofrem o impacto direto, imediato, e nós todos perdemos, sejam os estudiosos, sejam os trabalhadores do setor. A sociedade inteira perde. Isso acontece no mundo inteiro, não só aqui.

Esse é, vamos dizer assim, o grande tempero que esta Comissão tem. Por isso, encontram-se aqui advogados, economistas, administradores, engenheiros, arquitetos. Essa multidisciplinaridade, essa pluridisciplinaridade é que dá esse tom interessante.

De qualquer modo, sempre ressalto que quem paga no final das contas é a sociedade, porque ela está pagando a passagem aérea e a tarifa de embarque através das empresas aéreas ou não.

Ou é o piloto privado que está pagando do próprio bolso, ou é o táxi-aéreo que está pagando assim ou assado, e tudo o mais.

O que vejo é que precisamos de uma quebra de paradigma violenta no setor com relação à tarifa. Temos de repensar tudo do zero! Nós não vamos conseguir fazer isso nesta Comissão, mas conclamo o setor para repensar tudo com relação à tarifa.

Volto a falar o que eu disse ontem: há 20 anos ou 30 anos, o Google e o Facebook eram inimagináveis, primeiro porque não havia tecnologia. Em segundo lugar, perguntariam: "Como é que é? O serviço vai ser gratuito? Bilhões de pessoas no mundo vão usá-lo? Não, isso é maluco, isso é um absurdo!"

Não estou aqui dizendo que a tarifa de navegação aérea tem de ser zero, não estou dizendo aqui que a tarifa por metro quadrado do aeroporto tem de ser zero, não estou dizendo aqui que a passagem aérea tem de ser zero, mas estou dizendo que nós precisamos de uma quebra de paradigma violentíssima nessa área de tarifas.

Simplesmente, começo a ver alguma coisa muito errada quando todos os segmentos falam que há coisa errada. Não há um segmento que fala: "Está certo o negócio. Estou muito bem. Não mexa na tarifa, não, que estou bem." O Decea não está bem, o aeroporto não está bem, o prestador de serviços não está bem, o piloto privado não está bem. A Anac se sente incomodada, e é o órgão regulador e fiscalizador. Está tentando pensar de n formas diferentes. Há alguma coisa muito errada com isto aqui!

Todo mundo está insatisfeito, e o coitado do passageiro, do interessado na carga, do piloto privado, do táxi-aéreo, todo mundo está sofrendo a consequência da insatisfação geral. E ninguém consegue chegar - nem digo um denominador comum - a um entendimento deste tipo: "Gente, caramba, se não nos unirmos... Que tal deixarmos de pensar em cada parte aqui? Que tal começarmos a pensar de outra forma? Quem é que pode pensar assim?" Não sei, cara! Vamos trazer um professor da área de Letras para falar aqui sobre tarifa aeroportuária? Não sei, cara! Alguma coisa tem de ser feita, porque, do jeito que está, não vamos chegar a lugar algum. O Decea está malremunerado. Na Infraero, o operador aeroportuário está malremunerado. As empresas aéreas não estão bem. Ninguém está satisfeito com o negócio! Há alguma coisa errada!

Vemos também coisas erradas quando o cara que está insatisfeito tem um lucro enorme, quando o outro que está insatisfeito tem um prejuízo enorme. Estamos falando aqui de remuneração, inclusive, por atividades - não estou dizendo de setores como um todo - monopolistas. O espaço no pátio só o aeroporto tem. O equipamento para auxiliar a navegação aérea só o Decea, em algumas áreas do Brasil, tem. A Infraero tem outros, há outras estações privadas e tudo o mais. A aeronave, por enquanto, para a prestação do serviço público coletivo de transporte aéreo, de pessoas, de bagagens e de cargas só as empresas aéreas têm. Elas compram, adquirem as aeronaves dos grandes fabricantes, que suam o sangue para termos motores mais eficientes.

Será que nosso processo de construção de aeroportos não está mais eficiente para que aquele metro quadrado seja mais barato? Será que só a Rolls-Royce, a GE e a Pratt & Whitney fazem motores mais eficientes, para consumir menos? Daqui a pouco, vamos ver os distribuidores de combustível no mundo inteiro aumentando, cada vez mais, o valor do combustível por que a aeronave está muito eficiente, está gastando menos. É a resposta deles pela eficiência do outro.

Vocês estão vendo como é que o negócio aqui é muito mais complexo do que só fazer um código, do que só ter uma empresa aérea, do que só ser regulador? A coisa aqui é muito maior do que isso. Talvez, as pessoas não tenham ideia do que seja isso. Quem tem ideia disso é exatamente quem está lá, que não consegue viajar, que paga suando o sangue a passagem ou, então, o envio da carga.

Então, eu gostaria de conclamar os setores aqui no Brasil para que possamos, literalmente, usando o jargão mesmo, baixar a bola, parar de pensar em si e dar uma olhada no todo, dar uma olhada para o lado de quem paga a conta mesmo.

As empresas aéreas que me desculpem, os aeroportos que me desculpem, o Decea que me desculpe, os táxis-aéreos que me desculpem, mas eles não pagam a conta, não! Eles são os intermediários no pagamento da conta, porque quem a paga é o passageiro, é o interessado na carga, na mala posta etc., etc..

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) - Agradeço a sua palavra, Prof. Respício.

Eu gostaria de registrar a presença da Sr^a Sandra Assali, Presidente da Associação Brasileira de Parentes e Amigos das Vítimas de Acidentes Aéreos, e de um representante da mesma Associação, o Sr. Augusto Fonseca da Costa.

Dou-lhes as boas-vindas. Agradeço a participação.

Também registro a presença da Dr^a Cláudia Barreto Fernandes Ortuño, da Associação dos Aeronautas, a quem também dou as boas-vindas em nome da Comissão.

Antes de retornar a palavra aos expositores iniciais, o Catanant, o Brigadeiro e o Tercio, eu gostaria também de ouvir o Enio - já vou lhe passar a palavra, Dr. Enio -, como representante do setor da aviação geral e, na sequência, o Sr. Ronei Glanzmann, para falar dos impactos e das vantagens dessa nova mudança. Vamos ouvir a opinião dos dois.

Com a palavra, o Sr. Enio.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA - Obrigado.

Bom dia a todos!

Eu não vou praticamente acrescentar muito, mas, sim, renovar o que foi dito aqui.

Represento especificamente a aviação por demanda, o táxi-aéreo.

Fazendo uma retrospectiva para 2009, nessa questão do impacto das tarifas - falo das tarifas de pouso e de navegação -, vemos que o valor das tarifas representava 4,5% da composição dos custos de um voo. A partir daí, houve um reajuste muito grande até 2012 e 2013. Hoje, a composição dos custos de um voo está oscilando entre 9% e 10%; na maioria, são 10%. Então, mudou muito o impacto disso. O que acontece? Não consigo repassar tudo isso para o usuário, não consigo passar. Não estou falando ainda dos 72% recentes.

Mas também concordo que não se deve engessar. Pela livre iniciativa, deve-se dar liberdade para se trabalhar. Mas alguns pontos têm de ser considerados.

Se o problema é que houve um reajuste muito grande em 2010, em 2012 e em 2013, por conta de um período de oito anos lá atrás em que não houve recomposição ou realinhamento desses custos, a gente precisa colocar uma trava, porque não se pode deixar uma coisa maior do que 12 meses. Quer dizer, tem de se fazer isso costumeiramente. No caso da Infraero, as tarifas de pouso têm se portado de 2013 para cá. Então, têm de se repassar apenas os reajustes normais da inflação no período anual.

Concordo com o Prof. Respício também. Temos de estar sempre abertos. Se eu engessar, haverá, amanhã, por exemplo, a necessidade de se fazer uma renovação completa no sistema de comunicação e no sistema de controle e de segurança. O Decea, por exemplo, inova, bem como a Infraero. Todos vão inovar. Haverá um custo para o operador, mas ele vai ter um retorno em cima disso. Então, tem de haver liberdade para se fazer essa recomposição, esse realinhamento. Mas sempre quando fugir de um aumento normal - chamo de aumento normal o repasse da inflação do período -, tem de se fazer o que o Brigadeiro Gustavo disse: tem de haver uma consulta, tem de haver uma discussão com o operador, para se entender o impacto econômico que vai acontecer. E há um impacto econômico!

Volto a dizer: pelo menos no táxi-aéreo, você não consegue repassar tudo para o comprador do produto, para o usuário final. Você não repassa tudo. Isso é ilusório. E há casos mais críticos. Por exemplo, boa parte das empresas de táxi-aéreo trabalha com contratos, com transporte de valores, com o Correio, com o Governo e com outros tantos contratos. Nesses contratos, tem sido usual - isto é comum em todo o mercado - não se conseguir fazer o realinhamento de preços antes de 12 meses. Então, se tenho o combustível e se vem a Petrobras, no período de 14 meses, e repassa quase 100% da gasolina na aviação, ou, como se deu recentemente, 72%, o que vou fazer com isso aí?

Nada! Tenho de tirar do meu bolso.

Então, essa questão de tarifa é muito séria e deve ser discutida. Concordo que isso não pode e não deve ser engessado. Tem de haver liberdade para ser tratado o assunto, mas colocando alguns parâmetros, algumas coisas para nortear como isso vai ser trabalhado. Principalmente - volto a frisar -, é preciso ouvir o operador, discutir isso antes, para verificar o impacto econômico que será causado. É o que a gente pode fazer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) - Agradeço a exposição.

Dr. Tercio, a palavra vai ser passada na sequência...

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Do relógio?

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) - Na sequência do relógio, normalmente, como antes.

Antes de retornar a palavra, eu a passo para o economista Ronei Glanzmann, para fazer suas colocações.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Obrigado, Sr. Presidente.

De novo, voltamos à questão de quem é que paga a conta, não é? A sociedade brasileira quer aeroportos de qualidade, serviços de qualidade e de excelência. É lógico que tem de querer isso mesmo. Essa é uma exigência. É função de toda a sociedade prover a si mesma todo esse serviço. Agora, há um custo muito alto. Não há como... A atividade aeroportuária é, por natureza, muito cara. Manter a pista de um aeroporto, o terminal de passageiros, a operação de milhares de pessoas entrando e saindo com conforto, com limpeza, com segurança e com todo aquele padrão de qualidade não é barato, posso dizer. Alguém tem de pagar esse negócio, é óbvio.

O que acontece? Nós temos uma lei de 1973, que é a Lei nº 6.009. É muita ilusão a gente achar que essa lei... De 1973 para cá, um milhão de coisas aconteceram. Inclusive, eu nasci. Eu nasci em 1978. Então, quando a lei foi feita, eu nem era nascido. Quer dizer, temos outro País completamente diferente e outro mundo completamente diferente e temos ainda uma lei engessada, que fala da tarifa de embarque. Aí eu me pergunto: poxa, está bom, vamos pagar pelo embarque, mas pelo desembarque não pagamos? Como é isso? Qual a lógica disso? Por que só se pode cobrar pela tarifa de embarque? E se um aeroporto quiser cobrar eventualmente, um dia, pela tarifa de desembarque? Ele não pode fazê-lo. Por quê? Porque a lei o proíbe. Quer dizer, a lei foi feita dentro de um contexto.

Quero trazer isso não para falar que se tem de pagar mais ou menos. Quero trazer o seguinte: cadê a criatividade do empresário? Estamos partindo para um setor que está abrindo suas portas. Temos novos modelos de negócios aparecendo. Até pouquíssimo tempo atrás, era impensável uma tarifa aérea custar R\$39,00, R\$59,00 ou R\$69,00, e, hoje, isso é comum. Por quê? Porque há um novo modelo de mercado, há um *huge management* que pode ser feito, vendem-se tarifas mais altas por um lado e mais baixas por outro lado. E o setor aeroportuário ainda não acompanhou essa evolução tecnológica, essa criatividade empresarial.

Então, concordo plenamente com o Respício. A lei, hoje, engessa e não permite isso. Pode ser que, daqui a pouco, haja um aeroporto que fale: "Não, não quero cobrar tarifa. Vou sobreviver de outra coisa. Meu aeroporto vai ser uma planta geradora de energia. O aeroporto vai ser só um movimento ali que vou precisar fazer por algum motivo." Pode chegar um dia em que os aviões sejam filtros limpadores do espaço aéreo, do meio ambiente. E aí a empresa vai pagar para o passageiro voar, porque, eventualmente, posso querer mais passageiros a bordo para ser mais eficiente. E aí, em vez de o passageiro pagar, ele vai ser contratado para voar, porque o negócio vai deixar de ser só um meio de transporte. Estou fazendo aqui uma extrapolação de futurologia. Mas o fato é que o mundo muda diariamente, cotidianamente.

Então, o que acho é o seguinte: por que, na Lei nº 11.182, na lei da Agência, fala-se que compete à Anac o estabelecimento do regime tarifário? Porque é uma coisa dinâmica, é uma coisa que não pode estar engessada em lei, é uma coisa que todo dia muda. E a agência tem a função de ouvir a sociedade. Concorde que temos um modelo de agência que ainda não funciona muito bem, que as audiências públicas não são tão acessíveis assim, que as consultas não são tão ouvidas assim. Concorde com isso, mas esse é um problema institucional do Estado brasileiro. Temos um modelo de agência que ainda não funciona muito bem. A ideia é boa, mas ainda não está plenamente implementada e em funcionamento. Agora, a agência tem este papel de se adequar, a cada dia, a novos modelos, a novas realidades. O que não dá para acontecer é se cravar numa lei de 1973 e, décadas depois, dizer: "Não, não! Temos de manter essa lei do jeito que está. Não pode alterar, porque todo mundo está com medo de que haja aumento tarifário." Não. É para isso que existe agência.

Essa discussão está sendo feita aqui, no Congresso, mas o foro correto de discussão disso é a agência reguladora, é uma audiência pública ou uma consulta pública. Essa é uma discussão puramente e essencialmente regulatória. Isso não é questão legal, é questão regulatória.

Compete à Agência estabelecer o regime tarifário - isto está na lei -, assim como deve competir também ao provedor da navegação aérea, seja ele militar, civil, híbrido ou coisa que o valha... Esse provedor de um serviço público também tem de ter todo o processo de discussão claro, transparente, *cost-based*. Enfim, tem de abrir as planilhas e falar: "Isso me custa tanto, eu cobro tanto, preciso reajustar tanto. Se eu não reajustar, não vou conseguir prestar esse serviço. A sociedade está disposta a abrir mão desse serviço em troca de uma tarifa mais barata?"

Quer dizer, toda essa discussão é feita na veia. É regulatório esse negócio! É regulatório. Agora, a gente manter uma lei... Estou aqui defendendo a revogação integral da Lei nº 6.009, para se pendurar toda a questão tarifária. E já existe dispositivo legal para isso, que é a Lei nº 11.182. Agora, vamos discutir o papel da Agência, vamos discutir a postura da Agência? Vamos! Também acho que a Anac ainda não funciona, como a Aneel não funciona, como a Anatel e as demais também não funcionam tão bem assim. Mas não pode um erro justificar o outro. Não posso dizer que, pelo fato de a Agência não fazer muito bem o seu trabalho, vou cravar numa lei, vou engessar um modelo e vou querer que, durante 50 ou 60 anos, no setor inteiro, toda a criatividade tarifária, toda a criatividade de cobrança seja rasgada. Falo: "Não. É

esta tabelona aqui. Só pode cobrar esta tarifa e pronto." É quase um autoritarismo isso aí. É autoritarismo dizer que se tem de cobrar desse jeito!

Quando você vai a um *shopping center* para comprar uma roupa, uma camisa, o cara cobra do jeito que ele quiser. Ele diz que a estampada é mais cara e que a lisa é mais barata ou, então, diz que a lisa é mais cara porque está na moda. Isso é liberdade. Isso é mercado. Quer dizer, o setor público, o Governo é péssimo para estabelecer preços para as coisas. O pior mecanismo de precificação é a imposição. Qual é o melhor mecanismo? É o equilíbrio. Você fala: "Eu lhe ofereço este serviço por tanto. Se você não quer, você não o adquire, e vou abaixar o preço. Mas eu o ofereço por tanto." E, naturalmente, com a evolução do mercado, a coisa vai se pacificando.

Então, acho que estamos num momento de transição. Tínhamos um setor muito rígido, muito duro, e uma lei muito rígida e estamos migrando para uma formação de preço mais intuitiva...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR (*Fora do microfone.*) - Dinâmica.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - ...para uma formação de mercado mais dinâmica.

Obrigado, Respício, pela palavra.

Então, acho que estamos nesse processo. E, nesse processo, defendo o que acho fundamental: a revogação da Lei nº 6.009. Acho que um passo importantíssimo para isso é a revogação da Lei nº 6.009.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) - Agradeço a contribuição.

Agora, na sequência, falarão os provedores e os expositores iniciais. Na sequência, estão o Brigadeiro, o Dr. Tercio, o Catanant. Em seguida, passo para as discussões, oferecendo a palavra aos demais interessados, e o primeiro é o Dr. Geraldo, que já está inscrito.

Com a palavra, o Brigadeiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Obrigado, Sr. Vice-Presidente.

Bom dia a quem chegou depois da minha fala!

Acho que fizemos um resumo muito bom aqui. Só discordo um pouco, pois não são as tarifas aeronáuticas nem o aumento de 70% que estão falindo as empresas ou que estão gerando todo esse prejuízo nas empresas. Estamos em um momento de baixa econômica, e acho que esse é o grande x da questão. Foi levantado que passamos oito anos sem haver ajuste. Foi feito um acordo de que o ajuste seria feito de determinada forma, e aí, em 2014, já não houve o ajuste. Então, é por aí. Há uma série de aeroportos novos para entrarem, e, quando a gente analisa a provisão de serviços nesses aeroportos, a gente vê que eles precisam ter uma previsão de rentabilidade para fazerem os investimentos nos aeroportos. Então, esse último aumento se deu muito mais em função disso do que em função de qualquer outra coisa. Concordo até que o momento econômico não é o melhor.

Mais uma vez, a gente não se opõe a que haja um processo transparente. Acho que tem de estar escrito em algum lugar que o processo tem de ser transparente. Não adianta nada... Por exemplo, posso ser por acaso o Diretor do Decea, posso achar que deve haver um processo transparente e fazê-lo transparente, mas meu sucessor pode achar que isso não deve ser feito. Então, considero importante que isso esteja colocado em lei, para que todo mundo siga um processo transparente.

Por último, quero contar um "causo". Todo mundo gosta de contar "causo". Vou contar um "causo" aqui também. Uma vez, há três anos, recebi numa reunião uma empresa aérea que, por acaso, era também provedora de serviços, porque operava uma EPTA. Aí a gente sentou à mesa, e a primeira reclamação deles foi com relação às EPTAs deles, que não estavam dando retorno e que geravam determinado prejuízo. Aí falamos: "Realmente, estamos tentando trabalhar as tarifas." "Pois é, a gente queria também falar da tarifa, porque a tarifa está muito alta."

Então, quer dizer, é para vocês verem como essa discussão do vendedor e do usuário afeta todo mundo. E, às vezes, afeta até a própria empresa que faz as duas coisas. Às vezes, ela sente uma dificuldade em enfrentar esse tipo de coisa.

Também temos um exemplo clássico que é aquele exemplo de grandes empresas em que uma empresa resolveu questionar na Justiça mais uma vez a questão da tarifa, dizendo que tarifa era imposto, apesar de a gente entender que já é pacificado inclusive no Supremo Tribunal Federal. Houve o questionamento e, por ser uma grande corporação, estava questionando as tarifas. E aí o operador da EPTA dela me mandou um documento reclamando algum atraso no repasse das tarifas para ele. Foi uma das peças que a gente usou, inclusive, na ação, mostrando que não era imposto, era tarifa, e tanto era tarifa que ela mesma se beneficiava das tarifas, como previa o serviço. Então, é complexo.

Eu entendo que a gente tem que achar uma forma de remunerar principalmente as estações permissionários de aeroportos, porque é um serviço que é essencial, mesmo que seja só um serviço automatizado de levantamento de dados meteorológicos e de transmissão - isso aí tem um custo. Então, quem colocar isso vai ter um custo, tem que haver uma

remuneração por isso. E isso é básico para que a gente possa ter operações por instrumentos e garanta alguma regularidade na operação de uma infraestrutura.

Então, os serviços que são prestados e que são cobrados têm uma relação com essa história da necessidade da regularidade da provisão que a gente tem do transporte aéreo. E a gente só consegue ter regularidade com mal tempo, se a gente tiver condições de fazer procedimentos de descida. Então, é por aí.

Eu acho que acho que todo mundo falou muito bem. Eu vi bastante alinhamento dentro do que foi feito, apesar de dentro da discussão ter havido essa discussão entre o vendedor e o comprador, que eu acho que é natural que a gente esteja discutindo aqui. Eu acho que estou vendendo barato, e ele acha que está pagando caro, e é uma discussão interminável, mas eu acho que, em qualquer tipo de relação que envolva remuneração, esse tipo de discussão sempre vai haver.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) - Eu agradeço a exposição, Brigadeiro.

E passo a palavra ao Dr. Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Sr. Presidente, companheiros desta Comissão, eu fico muito feliz, porque estamos chegando a um ponto que realmente mobiliza todo o andamento das discussões que nós temos feito durante esses meses. Mas, desde ontem, nós chegamos a um ponto que nós podemos determinar como crucial para que a nossa Comissão chegue a um resultado mais plausível, mais técnico, mais eficiente e com resultado melhor, e que atenda a todos os que fazem parte dessa instituição. Eu quero repetir as palavras do Dr. Ronei de que realmente o sistema de aviação não é algo barato, algo que se possa dizer em meio termo de que alguém tem que ceder em termos de preço para poder atender uma demanda melhor ou alguma coisa. A infraestrutura é extremamente cara, seja no lado aeroportuário, seja no aspecto operacional de controle de tráfego aéreo, seja para as empresas aéreas.

E aqui eu posso dizer, lembrar o que foi discutido na reunião da semana passada, que foi o ponto crítico do combustível para as empresas aéreas, que hoje se torna algo praticamente fatídico com relação à melhoria das suas condições operacionais e em termos de lucratividade. E quero também pegar um gancho daquilo que o Dr. Ronei falou de que os empresários têm que ser um pouco mais criativos com relação a isso.

E eu me reporto aqui a um exemplo que passou já há mais de 20, 30 anos, que foi no Aeroporto de Los Angeles, quando resolveram fazer um congelamento das tarifas aeroportuárias durante 20 anos. E eles publicaram que as tarifas aeroportuárias do Aeroporto de Los Angeles seriam congeladas durante 20 anos.

O que já aconteceu? Aumentou-se a demanda, ele aumentou a sua capacidade e houve, então, um movimento muito favorável à operacionalidade do aeroporto, destoando, inclusive, com um grande aumento sobre aquilo que representava o Aeroporto de São Francisco, tanto que o aeroporto que tem o maior movimento para Ásia é o de Los Angeles, e não é o de São Francisco, não é o de Denver. Então, não há nenhuma discussão com relação a isso.

Agora, nós precisamos realmente sentar e discutir esse assunto de uma maneira realmente clara, de uma maneira em que se torne positivo tudo aquilo que tenha essa influência do ponto de vista de cobrança, porque é inconcebível órgãos ficarem 8, 10 anos sem o seu reajuste, e depois haver um reajuste; ou se ajustar uma sistemática de reajuste, e, depois, logo no ano seguinte, não haver o reajuste. Quer dizer, não há questão de sobrevivência. O prejuízo vem e bate à nossa porta de uma maneira trágica, de maneira que não temos condições de manter as condições de operacionalidade, às vezes, de uma instituição ou de uma empresa aérea, com um alto prejuízo.

Eu gostaria de deixar clara essa posição da empresa, a minha posição, aliás, e não a da Infraero, mas a minha posição de que nós chegamos finalmente a um ponto, eu diria, crítico para o sucesso dos andamentos dos nossos trabalhos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) - Eu agradeço a exposição Dr. Tercio.

E passo a palavra novamente ao Catanant, para as suas posições.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Obrigado, Doriêdo.

Eu teria muito pouco a acrescentar, então, gostaria só de tentar sumarizar o ponto trazido. Vou ler um breve texto que poderia surgir, inclusive, como justificativa de uma eventual proposta. E a gente vai ver se consegue apresentar e negociar o prazo com a Relatora.

Mas essencialmente:

O art. 8º, inciso XXV, da Lei 11.182, de 2005, confere à Anac a competência para estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária no todo ou em parte. O art. 11, inciso III, do Decreto 5.731, de 2006, que regulamenta a Lei da Anac, esclarece que essa competência inclui a definição

de preços específicos. Dessa forma, portanto, a Anac passaria a estabelecer o regime de exploração da infraestrutura tarifária, regulação de preços em sentido amplo, por meio dos seus atos infralegais.

A agência teria a flexibilidade necessária para avaliar o contexto mundial sobre regulação de preços de aeroportos e, assim, definir a regulação de forma mais eficiente e que atenda aos interesses da sociedade, considerando a especificidade dos diferentes aeroportos localizados em regiões com diferenças significativas, que naturalmente demandam uma forma de regulação compatível com suas características. A regulação de preços centralizada, tal como atualmente vigente, está claramente ultrapassada.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Terminado, Catanant? (Pausa.)

Eu só pediria, eu vou usar um critério bem lógico, eu acredito que o Dr. Tercio seja o mais idoso da Comissão. Estou certo? (Pausa.)

O senhor me substituiria por dois minutinhos sim? Eu preciso dar uma saída para atender a minha...

E eu passo a palavra ao Dr. Geraldo na sequência.

Agradeço ao Catanant.

Dr. Geraldo com a palavra.

O SR. GERALDO VIEIRA - Eu acho que a questão essencial no que diz respeito à tarifa passa pela resposta de uma pergunta de como nós podemos nos desvencilhar do Estado brasileiro. E eu falo isso, porque é muito simples dizer...

Eu quero fazer um esclarecimento anterior, na proposta que nós fizemos, nós mantivemos ou o sistema enrijecido da Lei 6.009, com todos os seus consentâneos, mas propusemos também, ao mantermos o sistema das tarifas aeroportuárias e aeronáuticas, reduzirmos as isenções tarifárias com relação a aeronaves em específico operadas pelo Estado, aeronaves militares, já que eles têm os aeródromos militares, eles podem operar os aeródromos militares, e retiramos isenções para determinados tipos de passageiros que estavam contemplados.

Por que fizemos isso aí? Qual é a nossa posição quanto ao setor privado? Eu ouvi aqui os depoimentos dos representantes dos órgãos, das entidades públicas que têm aqui representação, e o diagnóstico deles e a opinião deles é a mesma, mas temos aqui dois grupos: o grupo do setor privado, que paga a conta, e o grupo do setor público, e isso é muito bom nesta Comissão, porque, através dessa dicotomia de entendimentos e propostas, é que nós podemos evoluir para algo mais efetivo, mais eficiente para o País.

A primeira expressão utilizada aqui, eu até anotei, foi a de que os empresários devem ter mais criatividade. Isso me leva a pensar, leva-me à conclusão de que o nosso problema é o Estado brasileiro de novo, porque o empresário do setor que opera aeroporto é empresário estatal. Quem opera aeroporto é a Infraero, salvo quatro, cinco exceções dos aeroportos agora que foram recém-concessionadas. Então, como ser mais criativo se o agente público está rigorosamente engessado por procedimentos de compras e serviços que tiram dele a liberdade de escolher os melhores produtos, os melhores insumos e se submeter à Lei 8.666?

Bom, em segundo lugar, os empresários também devem ser mais criativos. Nós não operamos aeroportos. E, no modelo desenvolvido para privatização dos aeroportos, concessão dos aeroportos centrais, esses que estão sendo concedidos, a Anac poderia ter feito um regime tarifário diferente, poderia dentro do modelo, mas optou por utilizar o modelo da Lei 6.009, de novo, estabelecendo as regras tarifárias e liberando os preços específicos do aeroporto.

Se formos pegar a "contabilidade regulatória", entre aspas, dessas concessionárias, vamos verificar que boa parte dos recursos dela eu acho que hoje deve girar em torno de 70%. E é um número meio indefinido, porque ele não é transparente, eles não publicam balanços trimestrais, esclarecendo como gastam as tarifas que arrecadam ou os preços específicos que cobram. Mas as tarifas devem corresponder a cerca de 30% receita bruta do aeroporto, do faturamento bruto do aeroporto.

E essas tarifas são carregadas por decisões erradas de Estado, carregadas com adicionais tarifários, que são contribuições de intervenção no domínio econômico, que não retornam para o setor, historicamente sempre contingenciadas ou reservadas para resolver os problemas da política fiscal do Governo, e não retornam para investimentos em expansão e modernização do sistema. Isso está acontecendo agora, mas acontece há 20 anos. É por isso que eu digo que temos que nos livrar do Estado brasileiro, essa questão que está embutida é a questão fundamental.

O Presidente Fernando Henrique Cardoso, na crise de 1989, solicitou ao Ministro da Aeronáutica, ao Comandante da Aeronáutica, que expedisse uma portaria, aumentando tarifas de embarque. E destinou essa diferença do aumento da tarifa de embarque internacional para pagar a dívida pública mobiliária. Isso é subversão de conceitos, porque, quando o Estado

comparece e presta um serviço, e é remunerado por ele, o preço do serviço deve corresponder ao serviço; os preços que ele pratica, os valores da tarifa devem corresponder ao serviço prestado.

Então, nós estamos carregando tarifas aeroportuárias com adicionais tarifários. Estamos dando isenções para aeronaves públicas operarem nos aeroportos brasileiros sem custo nenhum. A Anac adota um modelo que lidera uma receita bruta, 30% da receita é enrijecida, e 70% é liberada.

Os concessionários estão atuando em regime de monopólio natural. E a agência faz ouvidos moucos, e não ouve; e faz olhos cegos, e não olha. Isso daí não tem nenhum procedimento de contabilidade regulatória que seja minimamente claro, transparente; não toma decisões com relação a preços.

Então, agora vêm aqui os representantes do setor público querer resolver o seu problema e dizer que, mesmo com a estrutura tarifária rígida, os abusos estão aí. Vocês acham que os operadores privados que, no final, pagam a conta ou o usuário da Aviação Civil confiam que vai ser instituída uma política regulatória adequada em que a agência faz de conta que faz audiência pública? Por conta do faz de conta, estamos colocando dispositivos na nossa proposta do CBA para readequar os comportamentos da agência naquilo que a agência deveria fazer dentro do sistema constitucional vigente. Nós precisamos obrigar, especificar declarações de princípios, de valores a orientar o comportamento que deveria ser adotado desde o primeiro dia de funcionamento da agência, e não se consegue fazer isso.

Também, quando você trata de monopólios naturais, do ponto de vista da economia, você está arbitrando investimentos, você está decidindo sobre investimentos e oportunidades de investimento. Um setor absolutamente sob monopólio e sob reserva estatal vem agora reivindicar uma política de liberdade tarifária, sem que vocês tragam automaticamente para dentro do projeto de lei, e eu não vi nenhuma proposta, mecanismos que assegurem que o trabalho de regulação será transparente e será submetido a controle social. Aliás, controle social já previsto na Lei 11.182, e não implementado.

Em segundo lugar, que confiança nós temos, quando a gestão das agências tem conotação política? Basta ver pela indicação dos dirigentes das agências. Então, como vamos criar um mecanismo eficiente a tratar de mexer no bolso do usuário, sem norma, sem princípio, sem o conceito, dentro de um Estado que está em crise, e crise política, crise não institucional, crise econômica, crise fiscal?

Vocês esquecem que uma empresa aérea pode ser destruída em três, quatro meses. Quando a gente apura um prejuízo, são bilhões de reais por mês. E as empresas estão nessa dificuldade.

Faz 20 anos que nós lutamos contra o preço de combustível no Brasil. Há um paizinho lá no centro da África que não produz 1g de petróleo, e em que o combustível é mais barato do que no Brasil, o combustível para aviação. Faz 20 anos que temos que enfrentar a Petrobras, que faz ouvidos moucos, e aqui ninguém quer discutir o problema do preço de combustível, mas ele representa quase 40% do custo de uma empresa, e está inviabilizando as empresas.

O Governo quebrou a Varig, a Vasp, a Transbrasil - o Governo quebrou! O Governo quebrou com congelamento tarifário, e ainda não pagou a conta. E está perdendo todas as discussões no Judiciário.

Então, fico eu aqui pensando que é muito bonito. Eu acredito na economia de mercado e na livre concorrência; eu não acredito que haja possibilidade de livre concorrência, em regime de monopólio natural ou monopólio estatal. Por isso, nós viemos aqui, o nosso setor, e propôs que continue o enrijecimento tarifário, porque não há clareza nem confiança nos agentes públicos que possam executar ou implementar uma política regulatória, o que significa estabelecimentos de preços que tenham racionalidade econômica, porque não têm.

Nós não sabemos hoje o custo de administração dos aeroportos da Infraero, porque há uma cesta em que entra dinheiro e é distribuído com subsídio entre aeroportos. Nós não sabemos dos ajustes que políticas há nas delegações de aeroportos regionais, hoje administrados por Municípios, ou por Estados, ou por departamentos estaduais ou municipais. Então, é simples dizer e sustentar que o modelo é ruim.

Claro que é ruim, e nós somos as principais vítimas disso, porque operamos em larga escala, e estou me referindo às empresas aéreas. Mas como resolver o assunto? Eu acho que fizemos a nossa proposta de manter o setor enrijecido.

Se o modelo é para desenrijecer o modelo, que venham aqui, então, propostas que assegurem que o modelo que virá terá racionalidade econômica por cada unidade de produção, e não para um pacote de aeroportos enfiado na cesta da empresa estatal. Em segundo lugar, que Anac vai criar mecanismos eficientes para controlar preços onde existe monopólio natural.

Se nós conseguirmos colocar essas declarações na lei, essas condicionantes, nós não temos nada - nada! - a opor com relação à liberalização de tarifas. Agora, nós vamos atuar no Congresso, se precisar. Se esta Comissão resolver liberalizar o sistema, para que a Anac implemente o sistema de regulação, nós vamos trabalhar contra.

Nós queremos uma solução, segurança jurídica, segurança econômica, para que possa haver um mínimo de segurança jurídica para frente. E por isso que eu digo: nós precisamos dar adequação nesse setor ao papel do Estado brasileiro.

Infelizmente, nos últimos anos, o Estado quebrou essas empresas todas a que me referi e vai quebrar as atuais, se providências não forem tomadas - e as providências não são tomadas!

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Eu agradeço a exposição.

E passo, por dois minutos, a palavra para tréplica para o Dr. Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Muito obrigado.

Eu gostaria de agradecer ao Dr. Geraldo, porque, embora ele tenha sido um pouco áspero nas suas afirmações, na realidade ele não deixa de absorver e de comentar tudo aquilo que foi falado aqui hoje de que, na realidade, o momento é chegado para se discutir uma nova legislação que trate sobre tarifas. Mas eu gostaria de deixar registrado que a época de subsídios cruzados dentro da Infraero acabou já há alguns anos e que nós lembramos com um grande pesar um prejuízo que foi dado pelas três empresas por ele mencionadas, das quais a Infraero não recebeu nenhum centavo daquilo que foi estabelecido como um acordo, e que não foi cumprido pelas empresas. Mas a Infraero respondeu com o seu prejuízo de balanços, e não foi um prejuízo pequeno, foi um balanço muito grande, dado por todas essas empresas e mais algumas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Bom, eu declaro suspensos os trabalhos para o almoço. E nós teremos retorno às 13h30. Poderá haver, na parte da tarde, com a conveniência do Presidente, mais uma destinação para a continuidade desses assuntos, desde que destinado o tempo para ouvir as associações e as entidades Anac, Infraero e o Decea, que apresentarão aqui.

Então, a reunião fica suspensa para o almoço. E o retorno de todos será às 13h30.

Está previsto horário das 14h, para o início das apresentações. Então, eu creio que das 13h30 às 14h haja um horário para ...

O SR. CARLOS EBNER (*Fora do microfone.*) - Eu quero responder...

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) - Eu sei, mas estamos com o horário avançado para o almoço. Então, no retorno, o Presidente reabre para as colocações.

Obrigado.

(Iniciada às 10 horas e 17 minutos, a reunião é suspensa às 12 horas e 7 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dando início aos trabalhos da Comissão, vamos agora para a segunda parte. Conforme a aprovação do Requerimento nº 7, de 2015, de autoria do Sr. Geraldo Ribeiro Vieira, passamos a nossa audiência pública, que tem como convidados a Anac, cujo representante irá discorrer sobre o regime das tarifas aeroportuárias: estruturas das tarifas e correspondentes serviços; custos dos serviços e fixação dos valores das tarifas; preços específicos; mecanismos utilizados para o controle e monitoramento dos preços praticados em regime de monopólio natural e repasse de ganhos de produtividade para os usuários e temas conexos; taxas de fiscalização; remuneração por serviços prestados, preços.

Decea. Regime das tarifas aeronáuticas: estrutura das tarifas e correspondentes serviços; custo dos serviços e fixação dos valores das tarifas; mecanismos utilizados para o controle e monitoramento dos preços praticados; exclusividade na exploração e repasse de ganhos de produtividade para os usuários e temas conexos.

Infraero. Aeroportos administrados pela empresa; resultado, por aeroporto, no quinquênio 2010/2015; política de preços específicos e desequilíbrios estruturais; fontes de financiamento e subsídios cruzados entre os aeroportos e temas conexos.

Assim, então, gostaríamos de convidar, para que fizesse parte da Mesa, o Sr. Jose Barreto de Andrade Neto, representando a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); a Sr^a Viviane Franco Moser, também representante da Agência Nacional de Aviação Civil; o Sr. Elismar Gonçalves Lopes, representando a Infraero; o Sr. Claiton Resende Faria, também representando a Infraero, e o Sr. José Carlos Arelhano Pontes, representante do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea).

Os convidados dispõem de dez minutos para fazer suas exposições. Após, os membros poderão usar da palavra na ordem de inscrição, com preferência para o Relator e o Presidente ou o autor do requerimento, seguidos pelos demais membros.

Passamos a palavra, conforme a inscrição, ao Sr. Jose Barreto de Andrade Neto.

Fique à vontade.

O SR. JOSE BARRETO DE ANDRADE NETO - Boa tarde a todos.

Vou dividir o tempo com a Viviane. É a mesma apresentação que vamos fazer. Não sei se vamos ter dez ou vinte minutos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - No caso, podem ser vinte minutos, se forem as duas apresentações.

O SR. JOSE BARRETO DE ANDRADE NETO - O.k. Pode passar o eslaide.

Esse é um roteiro da apresentação que a gente vai fazer hoje. A gente tentou cobrir todos os assuntos que foram contemplados no requerimento. Acho que apenas a parte de taxa de fiscalização, que é uma área diferente da nossa, que a gente não está abrangendo. A gente vai, inicialmente, falar sobre quais são os aeroportos regulados; dentro desses aeroportos, qual é o objeto da regulação econômica de tarifas e preço específico; vamos falar um pouco sobre evolução da regulação de infraestrutura aeroportuária, e há uma parte mais específica em que a gente fala sobre vários tópicos de regulação tarifária. Finalmente, a gente fala de monitoramento de preços específicos e dos desafios regulatórios para o futuro.

Vou passar a palavra, agora, para a Viviane Franco Moser.

A SRª VIVIANE FRANCO MOSER - Boa tarde.

A ideia é fazer um nivelamento. Acho que muitos dos senhores já conhecem nossa regulação, nossas normas, mas é interessante fazer um nivelamento antes da discussão.

Hoje nós temos quatro grupos de aeroportos que são, de certa forma, regulados pela agência. Temos aeroportos administrados pela Infraero, que ainda opera a maioria dos aeroportos, são cerca de 60 aeroportos; os aeroportos conveniados, que são administrados por Estados e Municípios, são cerca de 126 aeroportos; os concedidos, que hoje são seis aeroportos - São Gonçalo do Amarante, Guarulhos, Brasília, Viracopos, Galeão e Confins - e, por fim, os aeroportos autorizados, que, hoje, se isso não mudou, se não estiver desatualizada essa informação, são somente cinco.

O que é objeto de regulação econômica pela Anac? Nós temos as tarifas e os preços específicos. As receitas tarifárias, que são divididas entre tarifas aeroportuárias e preços específicos, estão dadas pela Lei nº 6.009/73 e regulamentadas pelo Decreto nº 89.121/83. Então, a lei define o que é remunerado, superficialmente, por tarifas; portanto, nós temos as tarifas de embarque, conexão, pouso, permanência, armazenagem e capatazia, de carga importada e exportada. E temos os preços específicos.

Atualmente, as tarifas aeroportuárias, com exceção dos aeródromos autorizados, são reguladas por preço teto, e os preços específicos, que são aqueles preços que remuneram todos os serviços que não são remunerados pelas tarifas, ou seja, são remunerados por preço específico, são preços livres, de livre negociação entre empresas aéreas e aeroportos, mas isso não significa que não haja nenhum tipo de regulação. Então, em preços específicos, basicamente, de forma simplificada, nós temos os arrendamentos de áreas, e arrendamentos de áreas dividem-se, também basicamente, em áreas comerciais e áreas operacionais. Nós chamamos de áreas operacionais aquelas áreas essenciais ao transporte aéreo. E, em prestação de serviços, temos os serviços de *handling* e diversos, porque são bastante diversificados os tipos de serviços prestados pelos aeroportos.

Em relação aos preços específicos, nós temos, basicamente, dois tipos de regulação: regulação por ameaça, e a agência também busca manter a concorrência. Eu não vou entrar em detalhes sobre esse assunto porque meu colega vai falar disso mais tarde.

Então, como eu falei, a Lei nº 6.009/73 define os tipos tarifários; superficialmente, define que tipo de serviço remunera cada tarifa. Aí vem a Portaria nº 306/2003. É bastante importante que o setor conheça essa portaria porque ela define diversas regras de aplicação tarifária. Em parte, ela vai reproduzir o que está na lei, o que está no Decreto nº 89.121/83, e essa portaria, em seu art. 6º, vem definir exatamente, de forma exaustiva, quais são os serviços remunerados pelas tarifas aeroportuárias. Portanto, em relação à tarifa de embarque e conexão, ela vai remunerar os serviços e a infraestrutura do terminal de passageiro - salas de embarque, salas de desembarque, climatização dessa área, esteiras de bagagem, etc. Mesma coisa para pouso e permanência e armazenagem e capatazia. Como o tempo está corrido, eu nem vou entrar em detalhes, mas os senhores podem ver: é uma lista exaustiva, detalha todos os serviços que são remunerados pelas tarifas, e o que não está ali, então, seria cobrado como preço específico.

Aqui, brevemente, vou passar para os senhores como foi a evolução da nossa regulação tarifária. A Anac foi criada em 2005, como todos sabem, e, até 2010, a gente não tinha nenhum modelo regulatório. Nós herdamos muitas normas tarifárias do DAC, mas nada que estabelecesse um modelo de regulação tarifária. Então, até essa data, revisões ou reajustes tarifários da Infraero aconteciam de forma esporádica. Na época, portanto, a gente já estava há uns dez anos ou mais, se não me engano, sem qualquer reajuste dessas tarifas.

E a nossa área foi demandada a estabelecer um modelo regulatório para a Infraero. Até então, não havia nenhum aeroporto concedido, a construção do Asga (Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante) estava em estudo ainda. O primeiro modelo, por meio da Resolução 180/11, que regulou a Infraero e os aeroportos conveniados, aqueles

administrados por Estados e Municípios, era um modelo que a gente chama de *cost-based*, um modelo de regulação por custo. O que significa isso? É um modelo em que a gente vai, periodicamente, recompor os custos dos aeroportos, mas não todos os custos. A gente vai buscar recompor os custos que a agência, por meio de alguma metodologia, considera custos eficientes, de modo a não repassar para o usuário ineficiências, custos ineficientes.

Então, esse modelo - acho que não cabe aqui trazer todo o detalhamento - era um modelo bem complexo, que recompôs as tarifas da Infraero, considerando uma metodologia de custos eficientes. Essa resolução é de 2011.

A partir de então, as concessões decolaram, tivemos a concessão do Asga; em 2012, de Guarulhos, Viracopos e Brasília; em 2013, Confins e Galeão, e aquele modelo se tornou defasado em relação a essa nova realidade das concessões, porque o modelo era baseado numa estrutura de subsídio cruzado, que não se sustentava mais com a concessão dos aeroportos. Então, a gente passou para um modelo que a gente vai chamar de *non cost-based*, não baseado em custos, assim como é o modelo de regulação tarifária das concessões, que a gente vai ver a seguir.

Então, só para explicar um pouquinho mais essa transição da regulação dos aeroportos da Infraero e dos conveniados, essa transição da Resolução nº 180/11, que foi o primeiro modelo de regulação, para a Resolução nº 350, de 2014, esse primeiro modelo previa reajustes anuais pelo IPCA, considerando um Fator X, que é um fator que o Barreto vai explicar logo a seguir. É um fator que busca compartilhar com os usuários ganhos de produtividade do setor. Além dos reajustes anuais, o modelo previa revisões tarifárias periódicas. Esse modelo é bastante complicado até para explicar, baseado em toda uma estrutura de subsídios cruzados, porque a Infraero administrava grandes aeroportos e aeroportos muito pequenos, cujo equilíbrio econômico-financeiro não seria possível por meio simplesmente das tarifas. Você teria um aumento tarifário tão grande, que inviabilizaria sua operação.

Então, nós fizemos essa primeira revisão tarifária, e isso gerou um aumento significativo. Para tarifas de pouso e permanência, gerou um aumento de até 150%, mas entendemos que foi cabível, até porque as tarifas estavam há dez anos sem qualquer reajuste. Só que, com a concessão desses seis grandes aeroportos, essa estrutura inerente ao modelo de subsídio cruzado cai, e se fôssemos replicar... A segunda revisão tarifária estava prevista para 2013, e, a partir daí, seria quinquenalmente, e você teria um novo aumento muito significativo. Então, a área técnica da Anac entendeu que esse modelo precisava ser reformulado. Nós recebemos, inclusive, um *input* nesse sentido da SAC, porque a situação financeira da Infraero, entendemos, é uma questão muito mais de política pública do que de modelo de regulação tarifária. Você sempre vai ter uma gama muito grande de aeroportos pequeninhos, deficitários por natureza. Então, a gente transformou esse modelo mais complexo em algo mais simples, que se chama de modelo não baseado em custos, e que prevê somente reajustes anuais pelo IPCA, descontado o Fator X, que é o repasse do ganho de produtividade.

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO - Pode voltar o eslaide anterior, por favor?

Eu só queria falar um pouco sobre como se deu o processo de discussão pública de cada uma dessas resoluções.

Essa Resolução nº 180 foi para audiência pública no final de 2010 e só foi publicada em 2011. Houve um processo de ampla discussão pública, principalmente com a Infraero. A Infraero participou, com a Superintendência de Controladoria, bastante das discussões, os usuários dos aeroportos também. Existe uma memória de cálculo bastante pormenorizada, que trata dos cálculos que foram feitos. A mesma coisa se aplica à Resolução nº 350/2013.

A SRª VIVIANE FRANCO MOSER - Obrigada, Barreto.

Eu também estou preocupada com o tempo, não quis entrar em detalhes.

Passando agora, rapidamente, para um modelo de regulação tarifária do contrato de concessão, o que é importante observar aqui é que o equilíbrio econômico-financeiro das concessões é dado no momento do leilão. Então, ele é pactuado na assinatura do contrato. Assim, não há previsão de revisões tarifárias periódicas, como você vê em alguns modelos de regulação tarifária no exterior, por exemplo. Na Inglaterra, eles venderam o ativo, venderam a empresa, venderam o aeroporto, e periodicamente há uma revisão, eles fazem uma revisão de todos os custos necessários para a manutenção desse equilíbrio econômico. Não é o nosso caso. No nosso caso, o equilíbrio econômico-financeiro é dado no momento da assinatura do contrato, e o que é previsto em termos de regulação tarifária são reajustes também pelo IPCA, e aí já previsto também, além do Fator X, o Fator Q, que busca expressar, na forma do reajuste, a qualidade do serviço prestado. Então, dependendo dessa qualidade do serviço, vai ser gerado um desconto ou um bônus para a concessionária.

O que existe, além dos reajustes tarifários? Possibilidades de revisões extraordinárias baseadas numa matriz de risco. Então, há os riscos assumidos pelo poder concedente e os riscos assumidos pela concessionária. Em se materializando alguns riscos do poder concedente, a gente daria o reequilíbrio em favor da concessionária, que pode ser tanto por meio de outorga como por meio de tarifa, além de outras formas que existem também, aumento do prazo da concessão, diminuição de obrigações de investimentos... Mas acho que o mais provável é que sempre se dê por outorga ou por tarifa.

Por fim, finalizando a minha parte, dando essa geral do que a Anac faz em termos de regulação tarifária, e em seguida passamos para a regulação de preço específico, temos aí os aeroportos autorizados que hoje operam. Quer dizer, eles ainda não operam porque eles obtiveram, recentemente, seu termo de autorização, ainda estão em processo de homologação, mas eles vão operar sob um regime de liberdade tarifária. Embora seja um regime de liberdade tarifária, eles ainda devem observar os tipos tarifários existentes na Lei nº 6.009/73 e o recolhimento da Ataero. Entende-se que esse é o melhor modelo para aeródromos atualizados porque são aeródromos que surgem unicamente por iniciativa, por desejo da iniciativa privada. Se você regular tarifa, você pode inibir investimentos nesse setor que são necessários e importantes, principalmente no atendimento da aviação executiva, aviação geral, que são as operações que esses aeroportos podem atender.

Repasso a palavra agora para o Barreto.

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO - Agora vamos falar um pouco sobre o Fator X, o compartilhamento de ganhos de produtividade. A ideia da regulação tarifária é controlar o poder de monopólio do aeroporto, porém, isso tem que ser feito de tal forma que a tarifa não seja muito baixa e o aeroporto acabe não conseguindo se viabilizar. Então, esse é o pano de fundo. O Fator X serve para isso, para tentar encontrar a variação da produtividade ao longo do tempo, reduzir ou aumentar o valor da tarifa.

A gente sabe que os mercados que têm concorrência perfeita são os que alcançam melhor resultado, têm preço mais adequado, geram mais eficiência. Nos mercados monopolistas acontece o contrário.

Pode passar.

A pergunta que a gente se faz é se os aeroportos brasileiros têm poder de monopólio. Conhecendo os aeroportos mais a fundo, a gente percebe que alguns têm poder de monopólio maior que outros, porém, a Lei nº 6.009/73 trata todos da mesma forma, todos têm que ter uma tarifa aprovada pela Anac. Então, a lei trata os aeroportos todos como monopólio natural.

Pode passar.

A fórmula do reajuste é essa. A gente reajusta as tarifas tanto dos aeroportos da Infraero conveniados quanto dos contratos de concessão pelo IPCA, pelo Fator X e pelo Fator Q.

Pode passar.

Como eu falei, o objetivo do Fator X é tentar replicar as forças de mercado do ambiente competitivo. Isso é feito através de um compartilhamento de riscos com os aeroportos tanto concedidos quanto da Infraero. A gente tem observado mais recentemente uma queda de demanda. Os custos continuam aumentando, então, a situação macroeconômica tem feito com que a produtividade dos aeroportos tenha sido menor. Isso, no mercado competitivo, faria com que as tarifas aumentassem. A gente tem percebido isso acontecendo em todos os setores, praticamente. Então, o Fator X tenderia, em contextos como esse, a ter valor negativo, gerando um incremento das tarifas. O Fator X, até agora, sempre foi positivo, mas pode ser que, com o tempo, isso mude, refletindo essa situação macroeconômica. O mesmo vale para perda de produtividade, repassando parte do ônus para o consumidor.

Essa aqui é a fórmula do Fator X. Ela parece um pouco confusa à primeira vista, mas ela simplesmente tenta, no numerador, colocar a variação dos produtos, e, no denominador, a variação dos custos dos aeroportos. Então, a gente considera, como produtos, pouso e embarque, tanto doméstico quanto internacional; são quatro produtos. Pouso é uma *proxy* muito boa de permanência, então a gente não usa permanência, e também não tem armazenagem e capatazia, que é uma atividade mais competitiva, o aeroporto enfrenta uma concorrência maior de outros aeroportos e também de portos secos.

Pode passar.

Essa é uma forma mais aberta. Como temos pouco tempo, vou passar direto.

Esse é um resumo do que nós falamos. A Infraero segue a Resolução nº 350 com o fator x. Os conveniados de tais Municípios também seguem a 350; os concedidos têm condições próprias, estabelecidas em contrato; os autorizados têm liberdade tarifária, não podem operar aviação regular e seguem os tipos tarifários da 6.009.

Pode passar.

Bom, vou falar um pouco sobre preços específicos.

Nós não tratamos de todos os preços específicos dos aeroportos, só daqueles que são essenciais, aqueles que fazem parte das atividades que são essenciais para a operação. Aqui há um exemplo, mas há outros. Os aeroportos concedidos têm também... (*Ininteligível.*)

...doméstica, basicamente *check-in*, serviço de rampa, área de serviço em que as empresas de rampa colocam seus equipamentos, carga e descarga de aeronave, recebimento de despacho de carga e bens transportados, abastecimento de combustível e lubrificantes.

O histórico da regulação de preços específicos, podemos resumir da seguinte forma, até 97, regulação do DAC: existe um preço por metro quadrado para cada uma dessas áreas. O preço era diferente para empresas de transporte aéreo e exatas, mas o órgão regulador dizia qual era o preço por metro quadrado.

Pode passar.

Em 2009, isso acabou, e esses preços deixaram de ser regulados. Os aeroportos da Infraero e conveniados passaram a utilizar tabela própria, mas ainda existia, principalmente nas áreas em que não eram licitadas, não uma precificação - o Claiton pode falar melhor sobre isso depois -, feita com vistas a maximizar lucros ou promover maior eficiência; havia uma preocupação em justificar, até para órgãos de controle, como era feita a precificação. Então, utilizava-se aquele preço da 774 com alguns índices de preço, como INPC e INCC. Essa resolução gerou um certo desconforto para o mercado, por causa de algumas regras, como a exigência de compartilhamento de 10% de todas as áreas, utilização de exclusividade limitada ao *capacity share* das empresas. Isso gerou a necessidade de revisão urgente dessa resolução. Atendendo a todos os agentes de mercado, foi feita essa mudança.

Pode passar.

Foi feita a Resolução nº 302, que simplificou mais a norma. Deixou claro que aquelas regras só se aplicavam em caso de escassez e criou a ideia do monitoramento de preço específico dessas áreas. A mesma coisa se aplica ao contrato de concessão - é o que estava no eslaide anterior; acho que nem precisa voltar.

Agora, vamos falar um pouco sobre a parte conceitual.

Pode descer.

O que significa monitoramento de preço.

(Soa a campanha.)

O SR. JOSE BARRETO DE ANDRADE NETO - Considerando que isso é uma coisa nova no mercado brasileiro, existem muitas dúvidas dos interessados, dos aeroportos, até mesmo dentro da agência existe uma discussão sobre isso. O que o monitoramento visa a verificar é a existência de preço discriminatório ou abusivo. O aeroporto tem poder de mercado e pode colocar preços que abusem o poder de mercado e que tirem grande parte da renda do setor em detrimento das empresas aéreas, dos usuários. Uma maneira que se tem de controlar isso é verificando se os preços estão abusivos, se ele está cobrando um preço muito alto. Podemos olhar isso comparando com o preço anterior, com o preço dos outros aeroportos.

Eu tenho a impressão de que o mercado tem suspeita de que está havendo alguns casos como esse, mas a Anac está olhando com mais atenção ultimamente a existência de preços diferentes para diferentes usuários. De uma empresa que tem mais poder de mercado, por exemplo, o aeroporto cobra menos e cobra mais de uma empresa que tem menos poder de mercado. Entendemos que isso é mais fácil de enquadrar com preço discriminatório. Portanto, o foco da agência, nesse momento, é tentar identificar esses tipos de caso.

Pode baixar.

Todo mundo questiona: "o que é um preço abusivo? O que a Anac vai entender como preço abusivo? Por que isso já não é estabelecido no contrato, para evitar incertezas jurídicas, como seria a análise da Anac?" A diferença com a qual a jurisprudência encara esses dois assuntos é: existe um ato ilícito. Por exemplo, o teto tarifário. Se, por acaso, o aeroporto colocar um preço maior, ele estará cometendo um ilícito. E do abuso. O abuso seria uma afronta não a uma regra específica, mas aos valores que orientam essa regra.

(Soa a campanha.)

O SR. JOSE BARRETO DE ANDRADE NETO - O que seriam os valores que orientam essa regra?

Pode baixar mais um eslaide.

Nós não regulamos o preço de partida porque entendíamos que isso poderia trazer ineficiência para o mercado. Imaginem se os aeroportos concedidos já saíssem com o preço regulado e se esse preço não fosse adequado, de forma a não remunerar os custos. Isso poderia criar até mesmo infraestrutura subótima, no longo prazo. Então, os valores são: eficiência econômica no curto prazo e no longo prazo.

Não estou tendo muito tempo para falar, por isso estou falando rapidamente.

Um das formas que temos de verificar se o preço está abusivo, se está ferindo os valores, é, por exemplo, se as empresas aéreas não conseguirem pagar aquele valor, se não estiver havendo nenhuma discriminação. Todas as empresas aéreas estão enfrentando o mesmo preço, e isso está fazendo com que a área seja subaproveitada. Esse seria um valor que entendemos que estaria sendo ferido e que poderia ser considerado.

Outros aspectos que podemos observar é a diferença tarifária entre aeroportos, sem uma justificativa, sem a existência de investimentos que justifiquem aquele preço, e a comparação com o que era antes.

Pode baixar mais um eslaide.

Agora vamos falar dos desafios regulatórios. Um dos principais desafios que temos é fazer as revisões extraordinárias dos aeroportos concedidos. Já temos diversos pedidos, mas até agora não foi feito nenhum; nenhum chegou ao final. Já estão avançados, mas nenhum chegou ao final.

Contabilidade regulatória. Nós precisamos ter informações, até mesmo para tocar revisões extraordinárias, sobre o porquê de uma área aeroportuária estar mais cara do que a outra; gerenciamento de informações, para tornar mais ágil essa análise de preço abusivo e discriminatório - chega um pedido e já temos as informações disponíveis -; descentralização, desregulamentação, principalmente de aeroportos conveniados que têm menor poder de mercado, que não justifica haver uma intervenção central - o Brasil é um dos poucos países em que isso acontece -; e também flexibilização da estrutura tarifária, para diminuir a rigidez com que algumas tarifas são reguladas, por exemplo, de pouso e permanência de aviação geral, que tem várias faixas. Tanto a Infraero quanto o mercado já sugeriram diversas alterações desse modelo.

É isso.

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

Passamos agora a palavra ao Sr. Elismar Gonçalves Lopes, representante da Infraero, pelo tempo de dez minutos.

O SR. ELISMAR GONÇALVES LOPES - Boa tarde a todos.

Gostaria de agradecer a oportunidade de falar um pouco sobre a Infraero e também de falar com os senhores neste debate tão importante para o setor.

Pode passar.

Esta aqui é só uma agenda do nosso objetivo, que é falar sobre o que é a Infraero hoje, os seus resultados operacionais e financeiros, destacando o que foi o impacto que tivemos nos nossos resultados, em função da concessão de aeroportos superavitários. Vou comentar o desempenho dos aeroportos e concluir falando sobre o resultado da atividade de cada serviço que a Infraero explora.

Só para contextualizar, a Infraero é uma empresa pública, de direito privado. Hoje, responde pela operação de 60 aeroportos, distribuídos no País inteiro; são 28 terminais de carga aérea e 72 estações de prestação de serviço de telecomunicação e tráfego aéreo, que chamam de EPTAs e que fazem todo o serviço de navegação aérea dentro do País, em conjunto com o Decea.

Com relação aos nossos dados operacionais, eu os dividi em duas fases: o que são os resultados até a concessão dos aeroportos e o impacto que teve a concessão de cinco aeroportos e a desativação do aeroporto de Parnamirim, em Natal.

Em relação aos nossos dados, realizados de 2010 a 2012, verificamos que o movimento, até então, havia atingido 186 milhões de passageiros, com 997 mil toneladas de carga, operadas no nosso terminal de carga - aqui só cargas que transitam nos terminais de carga; nós não contabilizamos cargas de porão -, e 2,9 milhões de operações de pouso e decolagem. Isso gerou dentro do nosso sistema, em 2012, 4,3 bilhões em receitas operacionais - receitas, então, provenientes do pouso, do embarque, da permanência da navegação aérea - e também as nossas receitas comerciais da exploração de área dentro dos nossos terminais.

Para sustentar, então, essa infraestrutura aeroportuária, tivemos uma despesa operacional de 3,370 bilhões, em 2012, que representam os gastos que a Infraero teve com pessoal, orgânico, com serviços de terceiros dentro dos aeroportos, material de consumo, serviços públicos e despesas gerais. Verificamos que, em 2012, tivemos um lucro de 396,7 milhões com as operações dos aeroportos e, nesse período, então, de 2010 a 2012, em todos os anos, fomos superavitários.

Após o que nós segregamos dentro dos nossos resultados, como o aeroporto não é uma propriedade da Infraero, tudo o que nós investimos dentro do aeroporto, nós contabilizamos, registramos contabilmente como despesa dentro do nosso resultado. Dentro de uma empresa privada comum, geralmente ativa-se isso dentro do balanço dela. Em função de ser um bem que é propriedade da União, nós lançamos diretamente na despesa todos os investimentos que fazemos. Detalhamos o que é o nosso investimento antes do registro dos investimentos que nós fazemos e o que é o nosso lucro, o nosso resultado após esses investimentos. Em 2012, depois desses investimentos que realizamos na infraestrutura aeroportuária, nós ainda

geramos um lucro de 114,6 milhões, gerando, então, um resultado, antes dos tributos, da depreciação, da amortização e dos juros, que é o que chamamos de Ebit, numa sigla em inglês, de 961,4 milhões.

Nesse período, nós investimos, com os recursos próprios da Infraero, gerados a partir das suas operações, e também com recursos recebidos do Governo Federal, por meio de aporte de capital da União, 1,7 bilhão, em 2012; 1,1 bilhão, em 2011; e 644 milhões, em 2010. Geramos margens positivas em todos esse anos, sendo que, em 2012, nossa margem EBTIDA foi de 22% e a nossa margem líquida, de 9,1%.

Pode passar.

Em 2012, em função do leilão que ocorreu de concessão dos aeroportos de Brasília, Campinas e Guarulhos, nós fizemos a transferência do aeroporto, a partir de novembro de 2012, aos novos concessionários, à nova exploração. Esses três aeroportos representavam algo em torno de 29% do nosso movimento de passageiros, 19% do nosso movimento de aeronaves e 58% da carga aérea que operávamos nesses aeroportos, representando algo em torno de 36% do nosso faturamento.

Dentro do contrato de concessão, foi definido que o empregado da Infraero tinha direito de escolher entre permanecer nos quadros da Infraero ou transferir seu contrato de trabalho para os novos concessionários. E o que nós verificamos, depois dessa rodada, foi que 74% dos empregados preferiram permanecer nos quadros da Infraero. Ou seja, perdemos todo o faturamento dos três terminais e não conseguimos transferir todo o custo que tivemos com eles, sendo superavitários, ou seja, perdemos duas vezes.

Em agosto de 2014, fizemos a transferência de Galeão e Confins, os dois outros aeroportos que foram concedidos, e também fizemos a desativação do aeroporto de Natal, em função da inauguração do aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Esses aeroportos representavam mais 20% dos passageiros com os quais a Infraero opera, 11% de aeronaves e 21% da carga aérea; representavam, então, 25% do nosso faturamento. Da mesma forma dos três primeiros, os empregados desses aeroportos também tiveram o direito de decidir se permaneceriam nos quadros da Infraero ou não. Apenas 7% do efetivo desses aeroportos optaram por transferir seu contrato de trabalho para os novos concessionários.

Detalho aqui a participação das receitas desses aeroportos no resultado da Infraero, em 2012: Guarulhos representava 24% do nosso faturamento, Campinas representava 8% e Brasília, 5%; Confins representava 4% e o Galeão, 12%. Então, 48% do nosso faturamento eram representados por receitas geradas nos demais aeroportos da Infraero.

Pode passar.

Em relação ao custo, em 2012, Guarulhos representava apenas 11% do custo da empresa; Campinas, 5%; Brasília, 3%; Confins, 3% também; e o Galeão, 11%. Os demais aeroportos representavam 67% do custo da Infraero. Ou seja, já se verifica aí o desequilíbrio entre o que os aeroportos geravam de receita e o que eles representavam de custo dentro da estrutura da empresa.

Aqui, então, analisamos o que é o resultado da Infraero pós saída desses aeroportos.

Em relação aos dados operacionais, verificamos que isso representou uma queda de mais de 29% no movimento de passageiros, chegando a 131 milhões de passageiros em 2014; 56,8% de queda na carga aérea e 26% no movimento de aeronaves. Verificamos que o nosso faturamento, que era 4,3 bilhões, em 2012, caiu para 2,992 bilhões, em 2014; e os custos, de 3,3 bilhões, caíram para 2,9 bilhões. Com isso, a Infraero teve um prejuízo, antes dos investimentos, da ordem de 886,5 milhões, no exercício. Após os investimentos, então, a Infraero teve um prejuízo de 2,083 bilhões, em 2014.

Tivemos o EBTIDA positivo, de 68,9 milhões, e foram investidos 2,185 bilhões nos aeroportos e também em participações na sociedade de propósitos específicos, que são responsáveis pela exploração dos aeroportos concedidos, e todos esses investimentos foram feitos com recursos que a União aportou na empresa. A margem EBITDA, então, caiu para 2,3%, em 2014, e a margem líquida, em função do prejuízo, ficou negativa em 29,6%.

Em 2015, neste primeiro semestre, verificamos que o prejuízo acumulado até o período é de 528,6 milhões, após os investimentos, e o EBITDA já está negativo 43,9 milhões.

Pode passar.

Este gráfico detalha, hoje,

Este gráfico detalha, hoje, a nossa estrutura, o nosso resultado por aeroporto, em que temos unidades superavitárias e unidades deficitárias. Hoje, dos 60 aeroportos com os quais operamos, apenas 20 são superavitários. Os demais, então, são deficitários.

O Aeroporto de Congonhas é o nosso principal aeroporto hoje e gerou, em 2014, 82,9 milhões de resultado, seguido pelo de Curitiba, Porto Alegre, Salvador, Recife, Fortaleza, Goiânia, Manaus, Florianópolis e Santos Dumont, que foram

superavitários neste primeiro semestre de 2015. Do outro lado da tabela, nós temos a Pampulha, um aeroporto que gerou um déficit de 14 milhões; São José dos Campos, que gerou um déficit de 11,4 milhões; seguidos de João Pessoa, Campo de Marte, Uberlândia, Palmas, Ilhéus, Macapá, Petrolina e Boa Vista.

Alguns desses aeroportos tiveram impacto em função da concessão dos aeroportos nos seus resultados. Tivemos empregados os aeroportos de Guarulhos e Campinas, que, por exemplo, foram transferidos para Congonhas, para São José dos Campos, e isso fez com que o resultado desses aeroportos fosse impactado pela transferência desses empregados. Da mesma forma, o Aeroporto de Confins. Com a desativação, parte do efetivo hoje foi para o aeroporto da Pampulha; e, no Rio e Janeiro, parte do efetivo do Galeão está alocado no Aeroporto Santos Dumont.

Isso faz com que o resultado do aeroporto tenha sido impactado com esse custo. Muitas vezes, o efetivo não era necessário nesses aeroportos, o volume de empregados que foi transferido para eles.

Pode passar.

Aqui, então, detalhamos o nosso resultado por atividade.

Em 2013, num resultado consolidado, geramos estes 3,2 bilhões de receita contra 4,249 bilhões de despesa.

Aqui consideramos os resultados que teríamos, caso o aeroporto fosse uma propriedade da Infraero, ou seja, nós, então, registramos nesta linha aquilo que é depreciação do imóvel aeroporto, do ativo aeroporto. Isso, em 2013, representou um prejuízo de 996 milhões.

Detalhando esse resultado por atividade, verifica-se que a atividade de armazenagem e capatazia gerou uma receita de 355 milhões contra um custo de 398, gerando um prejuízo de 42,6 milhões. A atividade de embarque de passageiros gerou 872 milhões de receita contra um custo de 1,6 bilhão. A atividade de embarque de passageiros gerou um prejuízo de 801 milhões, em 2013. Da mesma forma, a operação com aeronaves gerou 313 milhões de receita, proveniente de pouso, de permanência, contra um custo de 1,124 bilhão. Isso gera um prejuízo, no exercício, de 810 milhões.

A navegação aérea também, da mesma forma, gerou uma receita de 329 milhões no ano contra um custo de 675, gerando, então, prejuízo de 345,9 milhões. E a atividade comercial, que ajuda a suportar a atividade aeroportuária, gera uma receita de 959 milhões contra um custo de 371, gerando um resultado positivo de 588 milhões, ajudando a sustentar as demais atividades aeroportuárias que são deficitárias.

Conforme o que a Viviane e o Barreto já haviam comentado, nós temos que explorar atividades não aeroportuárias dentro do terminal para podermos sustentar a atividade do aeroporto.

Era isso que eu queria falar para vocês.

Vou passar a palavra agora para o Claiton, para ele falar um pouco sobre preço específico.

O SR. CLAITON RESENDE FARIA - Boa tarde a todos.

O tempo está bem apertado. Não sei o quanto vou poder passar um pouquinho.

Vai administrando, Sr. Presidente!

Nós vamos especificar um pouquinho a parte não tarifária e essa evolução da legislação, especialmente em relação à questão da Infraero como empresa pública que está efetivamente regulada e precisa atender ao princípio da legalidade.

O nosso enfoque traz tanto as receitas puramente comerciais - que são as angariadas no desenvolvimento da experiência do passageiro em relação ao terminal de passageiros, às lojas, à parte de publicidade, e as receitas que nós auferimos em decorrência de alguns serviços que são prestados, como os serviços meteorológicos -, como as receitas operacionais, que tiveram uma regulação extremamente alterada ao longo do tempo - o Barreto já trouxe esse cenário, por isso vou passar por ele muito superficialmente.

Em detrimento da revogação da 774, começou uma discussão muito intensa em relação a essa questão em função do modelo que era utilizado anteriormente e das evoluções que a Agência trouxe em relação aos critérios de regulação relativamente à distribuição de áreas e à alocação dessas áreas nos aeroportos, em especial da Infraero.

Vamos lá.

Então, na Lei nº 6.009, vamos focar essa questão dos preços específicos. Ou seja, toda a ocupação, todo o desenvolvimento dessa atividade é de responsabilidade efetiva do operador, do administrador do aeroporto. E aí nós vamos ter também, não obstante essa legislação incidir sobre os concessionários privados e da Infraero, que cada um vai ter uma política diferenciada.

Pode passar.

No nosso caso, nós tivemos um marco significativo em 2009 com a regulamentação do art. 116, salvo engano, da Lei de Licitações e Contratos, pelo qual se permite um regulamento próprio às entidades da administração indireta.

Nós criamos um capítulo específico em relação à concessão de uso de áreas, indo ao encontro dessa regulamentação efetiva que a própria Lei nº 6.009 estabelece. Então, foi criado esse capítulo dentro desse regulamento, e ele estratifica quais são as condições que a Infraero vai estabelecer, dentro de sua política comercial, para a utilização dos espaços. Ela incide sobre todas as áreas, instalações, equipamentos, edificações e traz, como marco - não poderia ser diferente - a licitação como obrigatória dentro do processo público de isonomia de seleção.

Eu trago também o art. 16, que estabelece como é que vai ser essa questão da precificação. Geralmente nós temos algumas situações, dentro dessas concessões para entidades que são essenciais aos aeroportos, em que se estabelecem os critérios de isenção. Quanto às demais atividades que são exploradas comercialmente, nós temos um preço fixo, que chamamos de garantia mínima. Pode haver um preço mínimo e pode haver um percentual que incida sobre essa operação comercial; pode ser cumulativo ou não, vai depender do segmento. Nós temos mais de 60 segmentos de negócio, que são esses explorados dentro do aeroporto, e, dentro de cada especificidade, podemos aplicar esses critérios, em conjunto ou separadamente.

Pode passar.

Nós também tivemos um marco importante dentro dessa política, que foi a implementação do pregão - não como um exercício de despesa, da forma que foi estabelecida pela lei de criação do pregão. Nós pudemos, dentro dos contratos de receita, também fazer essa aplicação da modalidade de pregão para o maior lance - o pregão foi criado para o menor lance. E aí também foi um marco muito significativo. Para as concessões sem investimento, é obrigatória a utilização dessa modalidade e, para as concessões com investimentos, nós continuamos utilizando a concorrência.

Pode passar.

Esse aí é um extrato do voto do Ministro Walton Alencar quando analisou, lá em 2010, uma representação em relação a essa questão da utilização do pregão para os contratos de receita. E aí ele traz esta pérola, que nós colocamos na parede lá e trabalhamos com muita propriedade, que é justamente a ausência de um normativo. E a Infraero foi muito feliz no exercício da implementação do seu regulamento de licitações, trazendo o pregão como um princípio para os contratos de receita que atenderam todos os princípios administrativos que estão ali elencados - depois, quem tiver oportunidade e curiosidade, é uma leitura importante.

Pode passar.

Posteriormente, dentro dessa discussão da evolução da 774, a Resolução nº 113, a Secretaria de Aviação Civil emitiu essa Portaria nº 228 e trouxe também algumas diretrizes da política comercial da Infraero visando um aperfeiçoamento e estratificou capítulos em relação à aplicação das áreas operacionais e das áreas comerciais.

Pode passar.

Posteriormente, também a Resolução nº 302 da Anac - já foi comentada pelo Barreto.

Pode passar.

Finalmente, o Ato Normativo nº 05, que se aplica exclusivamente aos aeroportos da Infraero e estratifica os procedimentos que nós adotamos, em especial nos contratos comerciais de cunho operacional. E aí ressalto uma divisão de aplicação de preço que é estratificada no art. 19, onde temos, para as atividades de despacho de aeronaves, carga e descarga e instalações de escritórios administrativos, a aplicação de uma tabela de preços específicos que é atualizada anualmente e publicada no *Diário Oficial da União*. Ela tem uma divisão em relação à aplicação em cada aeroporto administrado pela Infraero.

Pode passar.

Nos demais incisos, que é a parte de recebimento e despacho de carga, manutenção de aeronaves e serviços correlatos e abrigo de aeronaves, nós temos uma política diferenciada, que se traduz nesse elenco. Nós verificamos a aplicação do preço, aquele que é praticado naquele aeroporto, em especial onde está sendo feita a concessão de uso. Na ausência dessa referência, buscamos uma referência em aeroportos de mesma classe também administrados pela Infraero, buscando uma adequação desse valor em relação a essa concessão. Na ausência desses elementos, nós buscamos o preço praticado no mercado imobiliário local e outros fatores. Dependendo da atividade, também temos algumas políticas específicas.

Pode passar.

Essa é a tabela vigente em relação à aplicação daqueles três incisos.

Pode passar.

Basicamente, era isso que queríamos ressaltar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Quero lembrar que já temos inscritos.

Por favor.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Agora, com a palavra, o Sr. José Carlos Arelhano Pontes, representante do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES - Boa tarde, senhores. É uma satisfação estar aqui e é também uma boa oportunidade para o Decea, órgão regulador e provedor de serviços de navegação aérea, se apresentar.

Temos uma parceria muito importante com a Infraero nessa atividade, assim como com vários outros parceiros - vamos chamá-los assim -, com governos estaduais e municipais e organismos privados também, nas EPTAs.

Pode passar.

Na minha apresentação dividi as estruturas, juntei a legislação que vamos ver, os serviços correspondentes, os custos desses serviços, a fixação dos valores e o controle e monitoramento.

Pode passar por favor.

Basicamente, aqui é só para dizer que a Lei Complementar define que é uma atribuição subsidiária do Comando da Aeronáutica a segurança da navegação aérea. Então, esse é o tópico maior desse serviço.

Pode passar.

O CBA traz algumas situações específicas sobre essa navegação aérea e o tráfego aéreo - são pontos importantes. A utilização do espaço aéreo por qualquer aeronave fica sujeita às normas e condições e também às tarifas de uso das comunicações e auxílios à navegação aérea - isso precisa ser corrigido, porque a Lei nº 6.009 resumiu este nome "tarifas de navegação aérea".

Próximo.

Um decreto da estrutura regimental do Comando da Aeronáutica define três atribuições para propor ao Ministro de Estado: a fixação das tarifas tem que ser aprovada pelo Ministro de Estado da Defesa; o Comandante da Aeronáutica é quem fixa essas tarifas após essa autorização; e é também o Comandante da Aeronáutica quem estabelece o regime jurídico dessas tarifas.

Próximo.

Ainda nesse Decreto nº 5.731 se diz que o Comando da Aeronáutica, ao editar qualquer norma, tem que fazer a coordenação com a Anac - se essa norma ou esse ato for repercutir economicamente ou operacionalmente para as empresas que fazem os serviços.

Próximo.

Também aí o regulamento da Anac confirma essa situação da exploração pela União, através do Comando da Aeronáutica, do Sistema de Controle do Espaço Aéreo, aí embutidos os serviços de navegação aérea.

Continuando esse mesmo decreto, ainda sobre o regime jurídico das tarifas ao Comandante da Aeronáutica.

Próximo.

A lei que criou a Anac, da mesma forma, faz referência a esses procedimentos que o Decea ou o Comando da Aeronáutica emita que vá repercutir economicamente.

Nós estamos sempre em coordenação com a Anac, e agora mais ainda com a SAC, nesse processo, qualquer interferência de repercussão econômica.

Próximo.

Para os senhores terem ideia, aqui se vê a estrutura onde esse serviço é prestado. O território nacional é dividido em grandes regiões de voo onde esses serviços, em termos de navegação aérea e de rotas, são prestados. Ali há um detalhe do corredor Rio-São Paulo, que é onde há o maior fluxo de tráfego aéreo nesse mapa, no nosso território. Tem 22 mil quilômetros quadrados a área de responsabilidade do Comando, do Decea, e, nessas parcerias, também da Infraero e das EPTAs.

Próximo.

Ainda o Decreto nº 21 - no caso, a Convenção de Chicago - entrando agora mais detalhadamente nas tarifas. Nós procuramos seguir as recomendações da Oaci nesses dois documentos, que falam claramente o que o mundo entende sobre tarifas de navegação aérea - são políticas da Oaci - e também um manual de serviços econômicos de navegação aérea.

Próximo.

A lei que criou as tarifas, de 1973, foi a 6.009. Ela foi alterada em 2012 e dividiu a tarifa TAT, que é da área terminal, em duas tarifas, a de aproximação e a de aeródromo. Por que foi dividido assim? Porque na intenção... Como ocorreu com

o Asga, o serviço de navegação aérea também foi concedido. Essa era a ideia inicial, e por isso houve essa separação lá em 2012 também. Antes da concessão do Asga, a ideia era continuar com esse modelo de concessão, mas depois mudou para um novo modelo. Então, esses serviços de navegação aérea continuaram com o Decea. Por isso é que houve essa separação. Então, a TAN, as tarifas que remuneram os serviços em rota...

Pode passar aí que vou explicar melhor.

Pode passar - é só a descrição das tarifas.

Aí é como é cobrada e calculada essa tarifa dentro da nossa portaria interna, do Comando, que é a Portaria nº 44.

É uma fórmula simples, é o fator peso. Então, para a aeronave voando em rota, é o peso da aeronave, o fator peso, vezes o somatório das distâncias voadas vezes a tarifa de cada trecho voado. As tarifas continentais têm um preço único, só há alteração para a tarifa oceânica.

Próximo.

A tarifa TAT... A PP, a TAT e a DR também seguem o mesmo modelo, só entra o fator peso vezes a tarifa. Não há distância voada ali porque praticamente é na final, no trecho de aproximação e no trecho da final.

Próximo.

Também a DR - já falei.

Pode passar.

Para os senhores terem uma ideia de como são prestados esses serviços. Na verdade, a aeronave em rota é monitorada constantemente pelos centros de controle de área. Na verdade, todo o custo desses centros é remunerado pelas tarifas TAN. Quando a aeronave vai descendo, quando começa a fazer o procedimento de aproximação, ela é monitorada pelo APP - onde há o APP, logicamente - e aí é a tarifa APP que faz essa remuneração. E mais próximo ao aeroporto já, é a tarifa de ADR, que pode ter uma variação entre os serviços de torres ou serviços afins, que é só de comunicação - normalmente são todas as EPTAs que prestam esses serviços.

Próximo.

Voltando à nossa legislação, aqui temos o modelo, vamos dizer assim, das tarifas. Elas são editadas pelo Comando da Aeronáutica após aprovação pelo MD, como vimos anteriormente. Ela é um preço único para todo o território nacional, não há variação de preços dentro do mesmo serviço.

Próximo.

E quais são esses serviços? Na verdade, a 6.009 diz que as tarifas remuneram um conjunto de serviços relacionados à informação de voo, AIS, administração e tráfego aéreo, serviço de tráfego aéreo, meteorologia aeronáutica, serviço de facilidades e comunicações e auxílio à navegação aérea, serviço de alerta de busca e salvamento - é um serviço muito importante. Não é o serviço de busca e salvamento que é realizado pelo Comando da Aeronáutica; as tarifas apenas remuneram esses serviços de alerta. Então, se a aeronave sai de A para B, ela tem um tempo de voo e, se ela ultrapassa esse tempo de voo, é dado esse alerta para que se inicie esse serviço de busca pelo Comando da Aeronáutica. Há outros serviços de proteção ao voo e serviços de informação de voo em aeródromo, que é o serviço basicamente prestado pela EPTAs, estações de rádio.

Próximo.

Então, volto a essa pizza redonda invertida. Basicamente, o serviço em rota é exclusividade do Decea, pelos centros de controle de área. A própria Portaria Ministerial nº 24 definiu essa exclusividade, mas temos a parceria da Infraero nesse procedimento, porque ela opera e mantém alguns auxílios, e ela é remunerada por isso dentro do que define a Portaria nº 24 - em função dos custos da Infraero.

Próximo.

Descendo mais ainda dentro da rota de voo do avião: ele começou o procedimento de aproximação... Então, na verdade, esses serviços não são exclusivos do Decea, podem ser prestados tanto pela estrutura do Decea como - assim acontece - por alguns centros de controle de APP pela Infraero. Esse controle de APP pode ser radar ou convencional. Convencionais, vamos chamar assim, são comunicação e rádios. Também a Portaria nº 24 define essa exclusividade... Praticamente não é uma exclusividade, pode ser prestado, inclusive, por uma EPTA que não seja a Infraero - hoje só há o Decea e a Infraero.

Próximo.

Aí é o grande serviço próximo ao aeroporto, é o controle de tráfego aéreo do aeroporto, é o serviço de rádio do aeroporto. Hoje nós temos 122 aeroportos com serviço de navegação aérea, sendo... Acho que o número está errado. A Infraero afirma que são 72, e o Decea, 36. Temos ali EPTAs municipais e estaduais e EPTAs privadas.

Próximo.

Nós temos aí, naquela estrutura, o Decea, através dos Sindactas, como quatro centros...

Nós temos aí, naquela estrutura, o Decea, através dos Cindactas, como quatro centros de controle de área: Manaus, Recife, Curitiba, Brasília, e temos um quinto que está dentro de Recife, que é o Oceânico. Nós temos SRPV São Paulo, que cuida, basicamente, daquele corredor e as adjacências. Temos um CGNA...

(Soa a campanha.)

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES - ...que é um grande órgão que administra, vamos dizer assim, os fluxos de navegação aérea; 79 DTCEAs, que são órgãos setoriais espalhados em todo território nacional e 36 estações de controle de espaço aéreo.

A Infraero, temos 72 EPTAs, que fazem serviços de auxílios, operação e manutenção de auxílios de navegação aérea em rota, de balizamento de rota e aerovias, e é remunerada por esses serviços. E controles de aproximação também.

Temos EPTAs de governos de Estados, Municípios e privados. São os serviços de controle de aeroporto, que pode ser uma torre ou controle rádio AFIS.

Hoje, esse procedimento de autorização de uma EPTA funcionar é dado pelo Decea dentro de um processo de homologação de equipamentos e a própria infraestrutura e independências dessa EPTA, que está também relacionada à quantidade de pessoal técnico.

Próximo.

Como acontece essa precificação das tarifas. Temos um processo de identificação desses custos junto aos provedores de serviço, cada provedor apropria o seu custo e informa ao Decea. As normas são orientações dadas pela Secretaria de Economia e Finanças e a Contabilidade Pública. Seguimos as recomendações da OACI. E a finalidade principal é fazer o equilíbrio econômico-financeiro dessa atividade como um todo.

Aqui vai uma grande dificuldade do setor, porque muitos aeroportos, principalmente os que - depois, inclusive, desse processo de concessão da Infraero - têm pouco movimento. Então, não adianta aumentar a tarifa naquele aeroporto, porque o movimento aéreo não dará um suporte financeiro razoável para recuperar os custos da EPTAs Infraero e também, de certa forma, do Decea nesses aeroportos.

Próximo.

Algum detalhe que existe nesse Documento 9161, que é o propósito de fazer o equilíbrio econômico-financeiro desses custos de exploração diretos e indiretos.

A OACI define que, além desse equilíbrio, pode haver um valor a maior para efeito de investimentos de infraestruturas novas. Esse é o grande desafio do Decea a partir desses grandes eventos que aconteceram e da própria demanda da atividade aérea no País, que está crescendo.

Afirmamos que, se olharmos o hemisfério norte, temos, passando em cima de um radar, vamos dizer assim, quatro milhões de movimentos aéreos. Então, são quatro milhões de pagantes - números não reais -, mas aqui em cima de um mesmo equipamento, da mesma qualidade, temos dez vezes menos voos e pagantes. Esse é o grande desafio do Decea nessa precificação das tarifas.

Próximo.

A OACI define que o Estado, na situação de regulador, permita a imposição de tarifas apenas para serviços e funções que estejam previstas, diretamente relacionados ou, em última instância, beneficiem as operações da aviação civil.

Esse é um ponto que o Decea como regulador, dentro da supervisão econômica, persegue no controle das tarifas.

Próximo.

Também ainda alocação. O conselho da OACI é que essa alocação de custo entre usuários e a Aeronáutica seja equitativa. Ou seja, é a ideia da não discriminação. Essa é outra situação que o Decea persegue nesse procedimento.

Próximo.

Aqui é um histórico para os senhores terem uma ideia, pois foi afirmado aqui, pela própria Anac, que o Decea não tinha um modelo tarifário de regulação financeira, isso foi criado só em 2012. Isso é para os senhores terem a noção dos reajustes que aconteciam esporadicamente sem grandes planejamentos.

Pode voltar um pouquinho, por favor.

Em 2011, tivemos um estudo, depois de longo período sem reajuste, dentro daquele processo de concessões, a ideia era também fazer concessões do serviço de navegação aérea, e houve uma solicitação da SAC, na ocasião, para fazer, vamos dizer assim, um estudo que mostrasse o preço teto. Isso foi feito e dentro da tarifa TAT, em que o Decea tem mais parceiros, mais órgãos envolvidos nesse processo de prestação de serviço, carregou um reajuste muito grande, assim como a tarifa de pouso, como foi afirmado pela própria Anac. Foi um reajuste de 150%, divididos com outro de 83% que acabou sendo cancelado por solicitações da indústria de transporte aéreo.

Próximo.

Em 2012, como falei, foi criado o regime tarifário que, basicamente, define que pode ocorrer um reajuste das tarifas pelo IPCA ou uma revisão desses valores que o Decea tenta evitar revisão, porque aí entram análises mais detalhadas de custo, de estrutura de custo, estrutura de prestação de serviço.

Próximo.

É uma comparação do controle, monitoramento dos preços, por ser um monopólio - o grande serviço de tráfego aéreo em rota é um monopólio - então o Decea procura espelhar-se nos outros países, e essa é a nossa posição, em 2013, após aquele grande reajuste de 150%, e na TAM de 12,23%.

Então, estamos na TAT internacional em 14º, em 29 países, todos signatários da OACI;OCAI; TAT doméstica, a TAT como atua nas duas tarifas, em 17º lugar, em 30 países. A TAM internacional e a TAM doméstica na posição 21 e 24, dentro desse contexto de 39, 36 países.

Esse estudo foi feito em cima do Documento 7.100, que traz todas as informações de valores das tarifas de cento e poucos países signatários e dentro dos modelos que cada um utiliza para precificar esses valores a serem pagos.

Próximo.

Aqui também é como modelo de controle e monitoramento. São estatísticas da Anac que mostram que o Decea sempre procura se manter entre os 3,5, que é o custo da tarifa dentro do contexto da composição do custo operacional, em média, das empresas aéreas domésticas. Então, o Decea persegue essa faixa de 3,5 a 4 como sempre foi historicamente.

Próximo.

Aqui também é um outro, depois desse reajuste de 72%, que está vigendo a partir de 1º de outubro. Isso só vai dar um reflexo dentro dos procedimentos e dos cálculos que o Decea fez de apenas uma variação de 0,6%, em média, do aumento do custo da empresa.

Próximo.

Agradeço, mas acho que passei um pouco do tempo. Desculpe.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Todas as informações aqui foram muito importantes.

Agora, vamos ao nosso principal ponto de interesse. Já temos alguns inscritos. Só um minutinho.

Passo a palavra ao primeiro inscrito, Sr. Cláudio Jorge.

Por favor, o senhor poderia indicar a quem fará a pergunta.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES - Muito obrigado, Presidente.

Acho que deve ser para o Dr. Elismar, da Infraero. É mais uma curiosidade na sua apresentação ou talvez seja desconhecimento da minha parte. Não vi na sua apresentação nenhuma menção em relação aos - abro aspas: "quarenta e nove por cento" da Infraero nas concessões de Guarulhos, Galeão, Confins e Brasília.

Como é que isso entra ou não entra? Isso é tudo à parte? Porque ali não foram incluídos naquelas tabelas todas que o senhor mostrou.

O SR. ELISMAR GONÇALVES LOPES - No caso, a participação que a Infraero tem nas cinco EPEs, exploradoras dos aeroportos, aparece só dentro do nosso balanço como um ativo da empresa dentro dessas sociedades. Como ali estávamos tratando só de resultados, todos aqueles números que discutimos são resultados dentro dos aeroportos. Então, não são tratados ali dentro.

No futuro, quando essas sociedades começarem a pagar dividendos para a empresa em função da exploração dos terminais, isso gerará uma receita para nós, e isso é registrado dentro do nosso resultado.

Mas, por enquanto, ela aparece só como um investimento da empresa dentro do balanço dela.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Vou fazer só uma correção entre os que foram inscritos, a Mesa me orientou que a preferência seria para a Relatora, para o Presidente, eu não tenho perguntas, acredito que a Relatora não tenha, então passaremos a palavra ao autor do requerimento e depois voltaremos a palavra aos demais membros.

Por favor, Dr. Geraldo Vieira.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, fiquei um pouco frustrado com as exposições porque, na realidade, o requerimento levantou uma série de questionamentos que acabaram não sendo respondidos.

Todos os palestrantes fizeram excelentes exposições e apresentaram como o modelo se constitui, mas foram incapazes de resolver a questão essencial e a principal que é a questão da formação dos preços.

Portanto, como autor do requerimento, gostaria de encaminhar essas questões para cada um dos palestrantes dentro do seu nicho de exposição.

Gostaria de começar pela Dr^a Viviane, da Anac, com a seguinte indagação: a senhora, na sua exposição, deixou bem claro, no que se refere aos aeroportos administrados pela Infraero ou objetos de delegação ao Estado e Município, que representam 186 aeroportos, que, na política tarifária, a Anac abandonou a política tarifária de subsídios cruzados e adotou o modelo baseado em custos, ou não baseado em custos. O.k.

Gostaria que a senhora nos explicasse: a Anac estabelece o valor, o teto ou o máximo das tarifas que podem ser praticadas em determinados aeroportos segundo a classe de cada aeroporto. Então, vamos supor uma tarifa de embarque, que é a mais simples, já que a de pouso deve ter diferença de acordo com a tonelagem da aeronave. Como é que a Anac chega àquele valor, digamos, de R\$35,00 por passageiro na tarifa de embarque; como ela calcula esse valor, teto máximo nas outras tarifas, inclusive em armazenagem e capatazia; qual é o critério que a Anac utiliza nas tarifas de armazenagem e capatazia, se elas estão ligadas a peso e volume ou também se considera valor da mercadoria que está sendo armazenada? E, também, nessa composição, nessa fixação dos tetos tarifários é importante que fique esclarecido que há uma receita não tarifária, denominada de preços específicos, que a Anac, pelo que entendi da sua explicação, libera o operador do aeroporto a praticar os preços que acha mais conveniente, embora - e depois farei a indagação a Infraero -, no caso da Infraero, utilize-se de alguns mecanismos para verificar se o preço é justo, inclusive a utilização do leilão.

Essa é a primeira questão.

A segunda questão: se o modelo não é baseado em custo e também não se considera o modelo baseado em subsídios cruzados, é importante sabermos se a estrutura de custos de cada unidade de produção de cada aeroporto, no caso da Infraero e dos aeroportos delegados, obedece a um modelo onde vocês olham para o conjunto da receita bruta da Infraero, auferida ano a ano, de um lado e, por outro lado, para o conjunto de custo da Infraero e a partir daí vocês estabelecem um sistema ou um método para precificação para dizer: nesse aeroporto a tarifa deve ser tanto, porque o aeroporto fatura tanto e tem um custo de tanto.”

Essa questão é essencial. Por quê? É fundamental, essa é a mais fundamental, porque, quando estamos estabelecendo um modelo tarifário, estamos aqui também tratando de, necessariamente, considerar como um elemento básico formador da tarifa o custo interno de administração do aeroporto. Por exemplo, fiquei bastante surpreso agora ao saber que funcionários da Infraero, não absorvidos pela concessionária do aeroporto de Confins, foram transferidos para o aeroporto da Pampulha, o que provou um desequilíbrio nas contas do aeroporto da Pampulha, que, segundo observei, parece teve seu resultado líquido operacional negativo, e também no caso do aeroporto de Guarulhos, *vis-à-vis* com o aeroporto de Congonhas. Esses funcionários que não foram absorvidos - e aí a pergunta para a Infraero - têm garantia de emprego? Quer dizer, eles são necessários? O nível de eficiências desses aeroportos baixou? No planejamento - isso estou perguntando a Anac - das tarifas e no detalhamento dos modelos, a Anac considera esses aspectos?

A segunda questão é para a Dr^a Viviane ainda. Ela informou que não há nos contratos de concessão previsão de revisão tarifária e, sim, de reajustes e que equilíbrio econômico-financeiro de contratos faz-se através de prorrogação do prazo, redução de investimentos ou redução do valor de outorga. Nesses casos, havendo aumento tributário incidindo sobre o faturamento bruto do concessionário, qual é a previsão no contrato de concessão para que se acomode a desestabilidade provocada por aumento tributário, uma vez que não se permite revisão periódica?

Essas seriam as perguntas para a Dr^a Viviane e depois teria outras perguntas para o Dr. José Barreto. Não sei se a Presidência... Eles poderiam responder por etapas para não fugirmos ao tema, porque, quando eu fizer a última pergunta, talvez, a primeira indagação já esteja esquecida, pois são várias questões que alinhei.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Acho que seria importante o senhor alinhar por bloco as perguntas, ou seja, para cada parte e ela faz a resposta.

O SR. GERALDO VIEIRA - A Dr^a Viviane então poderia responder as iniciais?

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

A SRª VIVIANE FRANCO MOSER - As perguntas são interessantes. Eu acho que, primeiro, vale uma introdução sobre o que é regulação econômica, o que é regulação tarifária. É importante também olharmos um pouco para fora do Brasil para sabermos o que é feito e termos uma visão mais realista do que é regulação econômica.

Na apresentação, claro, já tínhamos a ideia de que não iríamos conseguir tratar de forma tão objetiva todos os pontos por conta do tempo que nos foi dado para a apresentação, pois os temas são bastantes complexos para serem tratados em poucos minutos.

Quando o senhor questiona em relação à recomposição de custo, como é composto o custo de cada serviço, em relação aos aeroportos da Infraero e os conveniados, isso foi feito em 2010, por meio da elaboração do primeiro modelo de regulação tarifária, que gerou a Resolução 180.

Esse modelo olhava para cada atividade aeroportuária. O que é atividade aeroportuária? Atividade de embarque; pouso e permanência, separado em doméstico e internacional; atividades de armazenagem e capatazia da carga importada e exportada, e também as atividades comerciais não tarifárias.

Então, olhamos os aeroportos da Infraero e, como disse primeiro, por isso é importante olharmos para fora. Estudamos bastante a regulação tarifária em outros países para ter um parâmetro, para saber mais ou menos para onde ir e observamos que o Brasil é o único País em que se busca fazer uma regulação tarifária centralizada para todos os aeroportos. Isso não encontramos em lugar nenhum.

Quando há uma regulação desse tipo, por exemplo, sempre cito o caso da Inglaterra, eles fazem uma regulação por meio de revisões tarifárias quinquenais apenas de um aeroporto, que é o principal aeroporto, o de Heathrow, que tem um grande poder de mercado. Em outros aeroportos, existe um monitoramento; em outros eles delegam esse poder à autoridade local que tenha a administração desse aeroporto, município. E existe também muito, nesses países, principalmente nos Estados Unidos, nos aeroportos, a regulação tarifária delegada ao poder local, a negociação entre aeroportos e empresas aéreas.

Então, essa regulação tarifária centralizada - e aqui temos 186 aeroportos, que têm os tetos regulados - só vemos isso no Brasil. Nesse sentido, o regulador tem um desafio gigante. Na época, em 2010, quando a Infraero nos apresentou o pedido de recomposição dos custos - como disse, estavam há dez anos sem nenhum reajuste tarifário -, é lógico que eles iam apresentar: "Olha, nossos custos são esses, e nosso déficit é esse." Mas o que cabe ao regulador é tentar encontrar quais são os custos eficientes, porque sabemos que, em qualquer empresa, seja ela estatal, seja ela privada, existem ineficiências, existe uma tendência de repassar, principalmente num setor onde há um monopólio, todo esse custo para os preços.

É um desafio muito grande. É difícil dizer quais são exatamente os custos eficientes desses aeroportos.

Então, nesse primeiro momento, nesse primeiro modelo regulatório, que estabelecemos com a 180, foi feito esse trabalho, olhando para a Infraero, que é o principal representante do setor. Os aeroportos conveniados simplesmente seguiram os reajustes dados com base nos custos da Infraero e foi olhado para cada atividade aeroportuária, de embarque, pouso, permanência, armazenagem e capatazia comercial, qual era o resultado e, nesse sentido, foi considerado, também, um subsídio não só entre os aeroportos grandes e os menores, e o subsídio também das receitas, do resultado das atividades comerciais em relação às atividades operacionais. Caso contrário, teria havido um aumento muito maior dessas tarifas.

Agora gostaria de dizer: quanto deve custar a tarifa de pouso num aeroporto de terceira categoria no Amazonas? Não vamos saber dizer, porque não existe, não é possível estabelecer individualmente o custo de cada aeroporto, até porque esse custo irá variar de acordo com a região, vai variar de acordo com a qualidade da infraestrutura prestada em cada localidade.

O que foi feito à época foi uma tentativa de fazer uma regulação que chamamos de *cost base*, ou seja, baseado em custo. Vamos lá, olhamos a situação financeira de cada atividade aeroportuária, fazemos os subsídios que têm de ser feitos, buscamos recompor, de acordo com a metodologia definitiva à época, a recomposição dos custos eficientes.

Por isso, o aumento, embora possa parecer elevado, foi 150% para as tarifas de pouso e permanência doméstica, senão me engano, mas foi muito aquém se o regulador simplesmente tivesse recomposto integralmente esses custos sem considerar nenhum parâmetro de eficiência.

Só que, como eu disse, após a concessão desses grandes aeroportos, o modelo ficou, como posso dizer, inaplicável, porque ele é, em grande parte, baseado em subsídio cruzado. Então, tirou-se não só o subsídio cruzado entre os grandes aeroportos - Galeão, Confins - como também esses grandes aeroportos retiraram parte significativa das receitas comerciais que mantêm as operações.

Só para terminar essa primeira parte e falar das concessões rápido e para não perder a linha de raciocínio, a Anac entende que a situação financeira da Infraero é uma questão de política pública. O que o modelo atual faz? Ele apenas mantém a atualidade das tarifas.

atualidade das tarifas. Então, é um reajuste, que tem como base o índice de inflação, e, ainda assim, disso subtrai-se um fator X. Repassamos aos usuários um ganho de produtividade. Entendemos que, ainda assim, há um ganho de produtividade que deve ser repassado, ou, se não houver o ganho de produtividade, se tiver de ser repassado nesse sentido, entende-se que o setor perdeu produtividade, isso vai ser repassado ao usuário. Após as concessões, por exemplo, se houve uma perda de receita e mais um aumento de custo por conta dos funcionários que permaneceram na Infraero, isso não é mais considerado porque as tarifas somente são reajustadas pela inflação menos um fator X. Estou falando de um modelo não baseado em custo. Somente mantemos a atualidade.

Da mesma forma, acontece com as concessões. Como eu disse, o equilíbrio econômico-financeiro da concessão é dado no momento da assinatura do contrato. Quando isso é feito, também foi considerado, está implícito um subsídio entre as receitas comerciais do aeroporto, com arrendamento de áreas comerciais, ou os preços específicos cobrar das empresas aéreas. Se não fosse considerada essa receita, para haver um equilíbrio econômico-financeiro, para que houvesse outorga nessas concessões, a tarifa teria que ter sido muito maior. Então, nesse equilíbrio econômico-financeiro está implícito também o subsídio cruzado entre as receitas comerciais para as receitas tarifárias. E havendo, como o senhor mencionou, algo que desequilibre esse equilíbrio financeiro, de acordo com os riscos previstos no contrato, o aumento de tributo acredito que seja um evento que enseja um reequilíbrio em favor da concessionária, isso pode ser feito via diminuição da outorga ou aumento de tarifa.

Não fizemos ainda nenhum reequilíbrio. Estamos estudando os pedidos que nós recebemos. A princípio, a área técnica entende reequilíbrio via outorga, a forma mais interessante tecnicamente, mas isso ainda vai ser decidido. Por isso não há revisões tarifárias periódicas em que a cada cinco anos vamos olhar quais são os custos dos insumos, como está a demanda. Risco de demanda, por exemplo, é risco da concessionária. Por isso, não há o que se falar em revisões tarifárias já programadas para as tarifas. As tarifas só aumentariam além dos reajustes tarifários, cujo objetivo é manter a atualidade frente à inflação, menos um fator X e ainda considerando o fator Q, num evento de reequilíbrio em favor da concessionária, se for decidido que esse reequilíbrio se daria por meio de tarifa, mas pode ser feito de outras formas, como por meio da outorga.

O SR. GERALDO VIEIRA - Doutora, eu vou tentar fazer um resumo do que a senhora nos explicou. A minha pergunta é bem simples. Primeiro, eu perguntei, eu afirmei, consultei se a senhora tinha afirmado que houve uma transição do modelo do subsídio cruzado com um modelo baseado em custo. A senhora me confirmou que o modelo era de subsídio cruzado e, em seguida, afirmou que o modelo atual não é baseado em custo. Mas toda a sua explicação mostra que existem subsídios cruzados e que são considerados custos. Não há modelo que não considere custos, porque senão é impossível fixar a tarifa.

A SRª VIVIANE FRANCO MOSER - Esse modelo, quando a gente diz que é um modelo baseado em custo...

O SR. GERALDO VIEIRA - Então, a segunda questão. A questão que eu levantei para a senhora, eu lhe perguntei simplesmente se perante um aumento tributário isso produz impacto negativo no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, se isso deve ser considerado pela Anac e como se procede à revisão, ou se não se procede.

A questão aqui da Comissão é que nós não estamos criticando nenhum modelo. Nós estamos tentando entender, fazendo um esforço de interpretação - eu pediria a paciência da Mesa, isso é importante -, porque os representantes aqui do setor público, com toda razão, nos argumentam, e nós entendemos e acolhemos o argumento, que o modelo tarifário de 1976 ficou ultrapassado e já não resolve os nossos problemas de hoje. Então, é tarefa, dever da Comissão investigar o que nós poderíamos fazer para resolver esse imbróglio, que é grave. Isso vai ficar claro nas minhas perguntas seguintes.

A minha pergunta era para entender, na formação de preços, na valorização de preços para cada aeroporto - e vocês distinguem 186 aeroportos em três categorias -, como é que o órgão regulador está aparelhado, instrumentado, para entender qual é o custo de cada unidade de produção, conforme eu indiquei inicialmente, por que o Aeroporto de Xambioá tem que ter a mesma tarifa que o Aeroporto de Estrela do Sul, no Rio Grande do Sul.

Indaguei, para ficar claro, se existe subsídio cruzado porque a empresa estatal que está atuando o faz com prejuízos e os aumentos tarifários são de monta na área de tarifa aeronáutica - nós vamos logo fazer a nossa indagação de aumento sobre aumento - e isso tem um reflexo muito maior nas empresas do que o apontado no estudo do Decea, de que hoje estaria em torno de 3,5%.

Então, o que nós estamos tentando aqui entender é o seguinte: o Governo forma o preço no mercado porque o Governo define o preço do combustível, define as tarifas, define os tributos. As empresas, os agentes privados não definem mais nada. Estão hoje atuando, operando com prejuízo, que é crescente.

Então, essa questão do mecanismo de formação do preço, nós só queremos entender como a senhora atribui o preço do aeroporto X para o Y, para o Z, para o T, já que há uma negativa de subsídio cruzado e uma informação de que o modelo não se baseia em custos. É simples assim.

Eu já tenho a minha conclusão, pela sua informação.

A SRª VIVIANE FRANCO MOSER - Posso complementar?

O SR. GERALDO VIEIRA - Eu gostaria de encaminhar uma segunda questão para o Dr. José Barreto, da Anac, se for possível.

Quanto ao modelo tarifário, hoje, percebe-se claramente que as tarifas devem estar, do ponto de vista de cada unidade de produção, devem variar bastante de uma unidade de produção para outra, de um aeroporto para outro. Há informações aqui de que os tetos máximos nas tarifas aeroportuárias devem estar remunerando, devem estar cobrindo entre 30% e 35% do custo do administrador do aeroporto.

A orientação feita pelo órgão regulador, no caso a Anac, é que o restante da demanda de recursos para o funcionamento daquela unidade seja captada através de preços específicos, que é a concessão de uso de bens públicos federais que estão administrados pelo operador do aeroporto nesses aeroportos públicos. Isso compreende 70%. E aí, no modelo regulatório, que parece que existe, ou, por certas evidências, parece que existe, parece que houve a recomendação de travar pedaço do custo com tarifa aeroportuária, o resto com preço específico.

Mas aí eu pergunto a vocês, e a questão não foi respondida mais uma vez: como é que se controla, monitora preços em regime de monopólio natural onde o operador do aeroporto determina, tem o poder de decisão, e não há interferência da Anac, registrada em caráter constante, para ajuizar se aquele preço corresponde a uma operação com nível de eficiência? Não é o caso do Aeroporto de Pampulha, pelo visto, nem do Aeroporto de Congonhas, onde houve transferências de funcionários não aproveitados pelas novas concessionárias, que estão agora à disposição desses novos aeroportos.

Eu pergunto, então, como é que o modelo regulatório, Dr. José Barretos, resolve esse grau de ineficiência ou se se preocupa com esse grau de ineficiência, a aferir custos com pagamentos de pessoas ou determinados tipos de despesas que não são necessárias.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Nós temos outros oradores inscritos? Aliás, pergunto: nós temos outros membros inscritos para falar?

Hoje, estamos em uma situação em que a Comissão, talvez, funcione até as 19 horas, porque nós funcionamos ontem e hoje é bem provável que nós vamos para... alguns já têm voos marcados para as 18h, 19h. Então, eu pediria a compreensão também dos membros para a celeridade na fala, que fossem mais objetivos nos questionamentos. Quanto à Mesa, também o máximo possível. Obrigado.

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO - Obrigado pela pergunta. O senhor, nessa pergunta, acaba passando pela pergunta anterior quando fala: "como são consideradas eventuais ineficiências decorrentes de funcionários da Infraero que trabalhavam em aeroporto e, não podendo ser demitidos, vão para outros aeroportos sem que haja necessidade."

Isso tem que ficar bastante claro. A Anac não fez nenhum reajuste desde 2005, quando foi criada, até 2011. O primeiro momento em que houve alguma interferência da Anac na tarifa foi por meio da Resolução 180. Esse foi o único momento em que se olhou para os custos da Infraero e dali saiu uma tarifa inteiramente nova. Nesse momento, foram considerados subsídios cruzados. Os subsídios eram determinados com base nos custos. Então, haveria uma correspondência da receita de acordo com o custo. O aeroporto recebe uma receita pequena, porém, utilizando as informações que a Infraero nos enviou, simulamos qual seria a receita necessária para manter aquele aeroporto viável, de acordo com os seus custos. Dali saiu uma tarifa inteiramente nova. Nesse momento, foi considerado o subsídio cruzado. A partir daí, apenas foram feitos reajustes anuais. O subsídio se manteve, porém não foi por meio de uma nova revisão tarifária.

Isso, de alguma forma, responde à pergunta sobre como a Anac considera os custos de empregados de eventuais ineficiências. Isso não é considerado. Para entender um pouco o porquê disso, a política pública vigente, quando feita a concessão - acho que todos devem se lembrar do discurso da Presidente quando ela falou que as tarifas da Infraero não vão aumentar devido às concessões -, foi uma política pública, determinada pela Presidente, de que não haveria um aumento decorrente das concessões. Todo aumento que verificamos nos aeroportos da Infraero, a partir desse momento, é por conta da inflação, é por conta de variações de produtividade indústria, não necessariamente de alguns aeroportos apenas. Acho que isso já responde parte das perguntas.

O senhor também perguntou como são determinadas as tarifas para cada aeroporto - o aeroporto tem necessidade de custo - e como a Anac olha para cada aeroporto determinar a tarefa dele. A gente não olha para cada aeroporto, a gente determina a tarifa com base nos aeroportos da Infraero.

Um dos objetivos que temos hoje é fazer essa discussão com a sociedade, tentar fazer uma descentralização dessas tarifas. No mundo inteiro, os agentes responsáveis pelas tarifas das localidades são os Estados e Municípios, porque têm mais conhecimento. Com dados do que acontece naquele aeroporto, com essas externalidades positivas que são geradas pela operação daquele aeroporto, eles têm condição de verificar qual é a necessidade que aquele aeroporto tem de aumentar sua operação, de realizar novos investimentos. Acaba que, muitas vezes, por ficar tudo centralizado, seja gerada uma ineficiência a mais. O Aeroporto de Confins, alguns anos atrás, quis fazer investimentos por conta de investimentos do Estado, e isso não pôde acontecer porque não é assim que o nosso sistema funciona.

Eu devo estar esquecendo alguns pontos. O senhor mencionou a questão dos preços específicos. O senhor falou que a regulação da Anac determina que cerca de 35% dos custos sejam remunerados por tarifas e o resto, por preços específicos. Na verdade, quem define isso é a Lei 6.009, que diz que as tarifas são determinadas pelo aeroporto, pela Agência, e os preços específicos, pelo aeroporto.

Entendemos que a lei da Anac permitiu que, em casos extraordinários, pode haver alguma intervenção da Anac nos preços específicos. Esses casos seriam aqueles em que é gerado alguma ineficiência por conta da precificação por parte do aeroporto. Então, se houver abuso, se houver preço discriminatório, a Anac poderia fazer alguma intervenção. Isso já consta nos contratos de concessão e na Resolução 302, que trata de preços específicos.

O senhor perguntou como fazemos esse trabalho.

Nós já respondemos a inúmeros casos de denúncia de preço abusivo, preço discriminatório. Em muitos casos, a simples pergunta para o aeroporto sobre os critérios utilizados na definição de determinado preço já é suficiente para que o aeroporto reveja quais são aqueles preços.

Só podemos agir por informação dos usuários. Então, eu peço aos senhores: demandem a Agência com esse tipo de informação. Precisamos ter conhecimento do que está acontecendo. Até agora, chegaram cerca de dez casos, mas ouvimos falar de muitos outros que não são informados à Anac. Em diversos outros casos, observamos que o que pode estar ocorrendo é muito mais a possibilidade de um preço discriminatório do que abusivo. Eu vou dar um exemplo aqui que torna mais claro o que eu quero dizer e acho que ajuda todo mundo a entender melhor esse nosso ponto.

Suponha, por exemplo, que o aeroporto, você falou, tem poder de monopólio, e há, de outro lado, quatro empresas aéreas e duas dessas empresas aéreas têm muito poder de mercado também. Então, o aeroporto não consegue colocar um preço muito alto para essa empresa aérea porque ela é importante para o aeroporto, ela tem poder de barganha. E outras duas são menores e o aeroporto pode colocar um preço maior. Suponha que o aeroporto coloque um preço muito maior para essas empresas menores. É muito mais fácil caracterizar um preço discriminatório do que um preço abusivo. Olhamos com mais atenção para esse caso e perguntamos para o aeroporto qual é a justificativa para o preço ser diferente. Em alguns casos, há uma justificativa. A área é diferente, é uma área nobre, é uma área melhor do que a outra. Em alguns casos, o aeroporto pode até rever a sua forma de precificar, sem uma intervenção, sem uma norma da Anac dizendo qual deve ser o valor. Isso já ocorreu em diversas situações.

Eu acho que é mais ou menos esse o trabalho que fazemos com relação aos preços específicos. É um trabalho que começou recentemente. A Resolução 302 foi publicada este ano, os contratos de concessão estão há muito pouco tempo na rua. Grande parte dos contratos, no início da concessão, ainda eram os que foram sub-rogados da Infraero. Agora, estamos enfrentando os contratos novos, feitos pela pelas concessionárias, ao observar o fim dos contratos da Infraero, ou então, simplesmente, cancelar o contrato e fazer um novo.

A Viviane vai só complementar.

A SRª VIVIANE FRANCO MOSER - O senhor falou também sobre o que pode ser feito, já que esta é uma comissão para revisão legislativa. Nesse sentido, como o Barreto falou, não vai existir a situação. Não adianta esperar isso da Anac, porque não tem que ser assim. Como eu falei, temos que olhar para fora e ver o que é feito nesses países que têm uma regulação mais adiantada que a nossa, uma situação melhor institucional.

Nesse sentido, o que temos que fazer? Como ele falou, centralizar a regulação tarifária, principalmente desses aeroportos menores. Para isso, ajudaria muito termos uma revisão legislativa com leis menos descritivas ou prescritivas e que isso permita arranjos diferentes, tipos tarifários diferentes, adaptados a cada grupo de aeroporto. Então, eu acho que é nesse sentido

Essa informação eu gostaria de passar, porque acho que ela cabe bastante aqui, neste fórum.

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO - Só um último ponto. Depois podemos conversar um pouco sobre isso. Há alguns documentos da Anac que explicam a metodologia utilizada na Resolução 180, que calculou novas tarifas com base nos custos e como foi feita a metodologia de identificação dos custos eficientes. Foi feita uma comparação

entre os aeroportos da própria Infraero. Depois, eu posso passar esses documentos, que acho que já respondem a grande parte de suas perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sr. Geraldo, seria interessante que o senhor já passe as perguntas para os demais órgãos ou fizesse as considerações em relação à Anac, porque o tempo pode ficar curto.

O SR. GERALDO VIEIRA - Eu vou fazer, então, uma última ao Decea. Eu gostaria que, se fosse possível, no caso do Decea, voltar o powerpoint naquelas tarifas onde estão relacionados os aumentos, em valores percentuais, de 2012 a 2015. No caso do Decea, só aproveitando os adicionais tarifários, continuam na mesma política. Quem decide é a SAC como aplica e o Tesouro sequestra, para fazer equilíbrio fiscal, ou seja, a gente paga e não recebe nada de volta.

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES - Não entendi.

O SR. GERALDO VIEIRA - Essa é uma questão complexa, mas é adicional tarifário, Presidente, que é outra questão de que me esqueci, já que o senhor reduziu meu tempo. (Risos.)

Mas, então, só para fazer a final, há um quadro que indica os aumentos tarifários sucessivos...

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES - É o anterior. Pode voltar. Aí. É esse.

O SR. GERALDO VIEIRA - É esse quadro, não é?

(Pausa.)

Nós temos ali...

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES - É o histórico do reajuste.

O SR. GERALDO VIEIRA - Em 2005, 12%; aí demorou 7 anos, 150%; depois, em cima dos 150%, mais 83%; depois, em cima dos 83%, mais 72%, mas parece que, no quadro, há a observação de que os 83% foram cancelados, não é?

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES - Isso.

O SR. GERALDO VIEIRA - Então, o que significa esse número acumulado de aumento em relação à inflação ocorrida no período? Só para nós termos uma ideia se o número...

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES - Na verdade, nós colocamos esse histórico para trazer ao público exatamente que o Decea, como regulador dentro da supervisão econômica, não tinha um regime tarifário. Isso foi criado em 2012, é um regime bem simples, e o Decea estabelece o valor das tarifas de duas formas: a aplicação, dentro desse regime tarifário, da variação do IPCA - ainda não houve reajuste nesse sentido; o que houve foi esse estudo em 2011, para tentar trazer o que seria a revisão das tarifas. É um estudo mais aprofundado em termos de custo. É equilíbrio dentro de custo, análise de custo. Isso é o que o Decea faz. Esse estudo, na época, olhou os custos de todos os provedores, o próprio Decea, separadamente por tarifa. Hoje nós temos três tarifas. Na ocasião, coincidiu a separação da TAT em duas.

Só para explicar a TAN, ela é uma tarifa que remunera uma quantidade enorme de equipamentos espalhados em todo o Território nacional: radares, antenas... Eu não sou muito da área operacional, mas é uma quantidade imensa, e, como eu disse, alguns deles são mantidos e operados pela Infraero. Por isso é que existe aquela norma na Portaria nº 24, que define que o Decea vai levantar esses custos junto à Infraero e remunerá-la por esses serviços da atividade TAN. A TAN só teve esse reajuste. O último foi de 13,23%, dentro desse estudo também, dentro desse equilíbrio. Em 2005, houve um pedido de 34% aproximadamente, mas só foram autorizados 12%.

A TAN é uma estrutura muito grande de equipamentos, e é muito difícil, às vezes, identificar esse custo do equipamento, em função de que ele trabalha para a TAN. Às vezes, um equipamento é o que chamamos de bivalente. Ele serve para a rota e serve para aproximação também. Então, é muito difícil separar isso em termos de custo. Nós usamos uma metodologia de rateio desse custo, a Infraero sabe desse procedimento, ela também o aplica, de certa forma, e nós fazemos esse rateio para tentar separar este custo e identificar o que é custo da atividade TAN e o que é o custo da atividade TAT.

Quando houve a separação da tarifa TAT, isso parece que ficou mais difícil ainda. Aí eu já não sei mais se é bivalente ou trivalente esse equipamento. Na verdade, como é que é esse levantamento do custo TAT? Nós procuramos identificar esse custo de cada provedor, para fazer o equilíbrio.

Como eu disse, em 2011, foi feito esse levantamento, a TAT estava muito defasada, há muito tempo sem reajuste, e houve a orientação do Governo de fazer também a concessão dos serviços de navegação aérea, como foi feito do... Esse modelo depois não foi para a frente, quem faz... É interesse de uma EPTA abrir uma EPTA para prestar esse serviço. Para tanto, ela tem de ter um rito de procedimentos, de homologação operacional.

Então, a remuneração desses serviços, como a própria lei que criou essas tarifas, está relacionada à segurança da navegação aérea. É muito difícil nós... Por isso é que esses reajustes - eu digo revisão - que aconteceram até hoje são muito debatidos junto à SAC, e a própria Infraero participa como o segundo grande provedor em termos de tarifa TAT, atividade TAT.

Então, é muito difícil, e nós temos essa preocupação de não ferir, vamos dizer assim, a capacidade daquele provedor, porque isso, provavelmente, pode ferir a segurança da navegação aérea. Esse é o grande ponto.

O SR. GERALDO VIEIRA - Dentro dessa cesta de custos, essa cesta é sensível aos gastos militares, ao controle de aeronaves militares, às necessidades de operação militar?

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES - Não, isso tudo é separado.

O SR. GERALDO VIEIRA - É separado, mas o equipamento é o mesmo, não é?

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES - Existe...

O SR. GERALDO VIEIRA - Vocês devem ter um critério de separação, não é?

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES - É o método de rateio que nós fazemos.

O SR. GERALDO VIEIRA - Sim, há um rateio.

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES - São equipamentos. Temos equipamentos específicos da área de militar, mas isso não entra no cálculo do custo, e existem equipamentos que podem servir tanto para a área militar, quanto para a área civil. Nós também procuramos fazer o rateio desse custo.

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

O SR. GERALDO VIEIRA - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Geraldo, obrigado. Agradeço a compreensão. Espero que eu não esteja sendo indelicado, indecoroso com o senhor.

Sr. Ênio, por favor. O senhor está na inscrição.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA - Boa tarde a todos. Eu não vou nem fazer perguntas, eu vou fazer observações, que vão para a Anac, vão para a Infraero e vão também para o Decea.

Primeiro ponto: tanto a Anac, quanto o Decea falaram em 150% naquele realinhamento; como eu represento a aviação não regular por demanda, que é o táxi aéreo, eu vou falar das tarifas de aeronaves até 6.000 PMD. Não foi esse valor! Eu provo para vocês que foi até 367%! Está muito claro. Até mostro uma aeronave, dou o exemplo dela: o Seneca, 2.155 PMD. Pode calcular, pode pegar a tarifa no início de 2010/2009 e ver quanto ela estava lá em 2011/2012. Eu passo toda essa comprovação.

O Dr. Geraldo fez uma pergunta, e eu vou responder ao senhor. Aqueles 150% representam em torno de 48% de inflação no período.

Outro aspecto que eu gostaria de ponderar é que eu fiquei com a sensação de que os realinhamentos, que vou chamar de realinhamento das tarifas, são feitos baseadas nos custos. E, na iniciativa privada, quando eu tenho receitas e tenho custos, e as receitas não estão compatíveis com os custos, quando não há equilíbrio, o mercado, automaticamente, qualquer que seja o segmento, vai mexer nos custos, vai ajustar todos os custos para que se tornem compatíveis com a receita. O mercado não vai aceitar repactuação de preços para ele elevar as tarifas e manter o mesmo *pool* que ele tem. E eu vejo que os organismos públicos fazem de maneira diferente: fica o custo intacto, imexível - vou usar esse termo chulo -, sem tocar, não é tocado, e, sim, as receitas, as tarifas que vão sendo majoradas o tempo todo.

Mesmo que nós vejamos certa paralisação recentemente, o próprio Decea teve 72%. Quando a Infraero se mostra bastante deficitária, continua para nós a insegurança sobre se isso vai ser mantido, se não vão fazer mais esses realinhamentos bruscos como são feitos hoje, ou seja, cria-se uma instabilidade, uma insegurança no setor aéreo.

E, ainda mais especificamente para a Infraero, como eu estou falando de táxi aéreo e oficina de manutenção aeronáutica, embora vocês tenham lá um parecer de um Ministro, eu fico na dúvida: o Ministro deu um parecer com base em vivência e experiência de como é que isso funciona, ou com base na teoria? Porque oficina de manutenção ou um táxi aéreo instalado dentro de um aeroporto não é comercial, é operacional, embora, em alguns casos, vocês estejam mudando o contrato de operacional para comercial. Ele não é uma lanchonete que não deu certo dentro do aeroporto, joga-se lá na avenida, e resolveu-se o problema.

Eu fico permanentemente com instabilidade no setor também. Não vou nem falar dos 10% - não sei se foi ou não copiado da Bíblia - que vocês fazem para o serviço terceirizado lá dentro, que eu acho um absurdo! Aquilo lá eu não engoli! Eu acredito que o SNETA (Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo) também não engoliu. Ninguém conseguiu engolir aquele troço lá até hoje, e não vai engolir, porque não tem lógica.

Agradeço.

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

Passo, então, a palavra ao Sr. Respício do Espírito Santo.

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

Agradeço a presença de todos, com as suas respectivas apresentações. Eu fiquei esperando, em algum ponto, a Anac, a Infraero e o Decea - mais especificamente a Anac e o Decea, de acordo com o requerimento do Dr. Geraldo Vieira - chegarem na parte dos custos dos serviços.

Eu vi uma apresentação da Anac extraordinária sobre política regulatória. Excelente! Não poderia pensar diferente da agência. Agora, com relação à composição de custos, eu não vi absolutamente nada.

Eu gostaria.... Por favor, Dr. José Carlos, posso usar um *slide* do senhor?

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES (*Fora do microfone.*) - Pode.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Eu pediria que a nossa Secretaria da Mesa pudesse colocar a apresentação do Decea, especificamente naquele *slide* onde se mostram as linhas gerais de custos das empresas aéreas, por favor.

Eu, como estudioso, consultei até um dos meus gurus acadêmicos aqui presente, o Prof. Claudio Jorge, do ITA. Nós temos como fazer três milhões de *slides* desses para as empresas aéreas brasileiras. Nós podemos fazer um histórico, desde os Anuários Estatísticos e Econômicos do antigo DAC, até os Anuários Econômicos e Estatísticos da Anac, e brincar e fazer dois mil *papers* aqui, todos nós reunidos. Não conseguimos fazer um único para os aeroportos brasileiros e para o Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

Eu não tenho a mínima ideia de quanto custa aquele item tripulação, que vão ser casos de funcionários do aeroporto A, do aeroporto B, funcionários da FIR (Flight Information Region) A, da FIR B. Eu não tenho a mínima ideia do que são outros custos, despesas operacionais de cada um dos aeroportos. Eu não tenho a mínima ideia de quais são os custos indiretos de cada FIR A, B, C e D, de quais são os custos de depreciação de equipamentos - radares, antenas, rádios, "issos", "aquilos" -, de quais são os custos do pátio, que precisa de manutenção, da pista, que precisa de manutenção.

Ninguém consegue fazer um estudo aqui - estou falando de quem está de fora, estou falando de sociedade. Ninguém consegue! A sociedade não consegue fazer, mas consegue fazer isso aí. Todo mundo na sociedade pode pegar esse histórico do DAC e da Anac e fazer vários estudos desses aí. Nós não conseguimos fazer para os aeroportos e para o Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Eu não consigo entender o porquê.

Nós estamos aqui buscando colocar, como um dos princípios do novo Código, transparência. E essa transferência não é para a academia - embora a academia represente uma parte da sociedade, vamos dizer assim, aspas, a "sociedade científica", a sociedade organizada no sentido científico da coisa.

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Mas, se um cidadão comum, por curiosidade, quiser fazer um estudo sobre controle de tráfego aéreo, colocando ali a parte dos custos, não consegue fazer.

Vamos fazer para um aeroporto da Infraero perto daqui, Goiânia. Eu não consigo fazer. Qual é a produtividade por funcionário de cada uma daquelas FIRs do Decea? Ninguém sabe! Qual é a produtividade dos funcionários dos aeroportos da Infraero, dos aeroportos do Daesp (Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo)?

Vamos sair do âmbito da Infraero, vamos colocar os operadores municipais, estaduais. Não sei!

Qual é a receita dos aeroportos especificamente? Qual é o detalhamento de custos - não de política regulatória, mas de custos - desses aeroportos? Cost-Based ou Non Cost-Based, começa tudo por aí.

A montagem da tarifa para chegar onde o Geraldo disse, R\$35,00 para isto, R\$12,00 para aquilo, R\$4,93 para aquilo, tem que começar de algum lugar, não pode começar do vento. Tem que começar em custo. Se as empresas aéreas têm o *huge management*, que foi muito bem lembrado aqui pelo Ronei, na parte da manhã, como uma forma de incluir uma parte da população e até mesmo de apenar outra parte, que tem que sair correndo para o balcão, assim como os hotéis o fazem...

Vamos pegar uma tarifa de balcão aqui no hotel? R\$800,00! Três semanas atrás, pela booking.com, ou pelo decolar.com, era R\$175,00! As empresas aéreas fazem a mesma coisa. Por quê? Porque elas têm toda a estrutura na cara da gente! Elas têm a estrutura de custos delas na cara da gente.

Cadê a estrutura do Decea? Cadê a estrutura da Infraero? Cadê a estrutura do Daesp? Por que a Anac não exige isso? A Anac está a serviço da sociedade; ela não está a serviço do Governo, ela não está a serviço do setor; ela está a serviço da sociedade! Ela deve explicações por falta de transparência à sociedade. A mesma coisa, o Decea. A mesma coisa, o Daesp, o departamento disto ou daquilo, a Infraero, a Rio Galeão, o GRU Airport e tudo o mais.

Nós não temos como verificar absolutamente nada! Nas empresas aéreas, nós temos. O que é isso? Que raio de setor é esse que a gente não consegue verificar nada, a não ser para o prestador de serviço?

Aí nós estamos falando aqui de tarifas, indagando se está caro, se está barato. Não sei! Se não se abre o custo do departamento de controle do espaço aéreo, se os custos de cada aeroporto da Infraero, do Daesp, de não sei mais o quê não são abertos, como dizer se está caro ou se está barato? Não sei!

Eu tenho de ter um parâmetro de comparação. Não adianta comparar com a Birmânia, com o Canadá, com a Inglaterra. Não adianta! Se nós formos comparar tarifas com esses outros países, então, peguemos os melhores exemplos. Como a Dr^a Viviane colocou, eu quero ter a infraestrutura do aeroporto inglês aqui! Só que eu não tenho!

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Noventa e cinco por cento de conformidade com a Icao. Obrigado.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Continua não tendo a transparência dos custos, Brigadeiro. Sinto muito! Continua não tendo. A sociedade...

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - No Portal da Transparência, o senhor vê todo o nosso custo completo. Nós temos estudos de custos lá sendo realizados.

Eu concordo com o senhor em que nós estamos num momento de transição, e estamos fazendo levantamento dos custos passo a passo; mas dizer que não há nenhuma informação de custo parece que nós não estamos no Governo Federal. Existe o Portal da Transparência. O senhor pode entrar lá, professor, e ver o meu salário, ver quanto eu ganhei de diárias neste ano. O senhor pode ver quanto o Decea recebeu para investimento, para custeio.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Lá tem o custo de cada FIR, Brigadeiro?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - É só o senhor olhar: no Cindacta I, o senhor vai ver a FIR Brasília; no Cindacta IV, o senhor vai ver a FIR Amazônica.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Na estrutura de custos lá, por exemplo, tem o custo da depreciação do equipamento, o custo dos funcionários e tudo o mais? Tem tudo lá?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Quanto aos funcionários, o senhor vai ter de pegar caso a caso. Dentro de cada um deles, no Portal da Transparência, o senhor consegue ver.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Mas e a consolidação, como eu tenho das empresas aéreas? Não há!

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Estamos trabalhando nela.

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES - Respeitada a sua situação, que o senhor está alegando com força e veemência, o Decea, em toda a estrutura de custo, na verdade, tem todo um sistema antigo - nós estamos com um novo sistema para ser implantado -, e aparecem, sim, todos os custos das FIRs, dos equipamentos, do pessoal. Todo o plano de contas que o Decea tem está definido. Agora, quanto à situação de transparência, a gente efetua essa transparência com números resumidos. O senhor pode olhar: em 2011, esse processo que houve da revisão da tarifa foi publicado no *site* do Decea, e existe lá um estudo resumido.

Nós, do Decea, no setor de tarifas, recebemos diariamente quem pedir para fazermos reuniões lá. Nós estamos abertos para fazer a transparência cabível. Nós já recebemos lá a Iata (Associação Internacional de Transportes Aéreos), nós já recebemos a Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas).

Então, na verdade, existe essa estrutura de custo, existe todo esse ferramental de equipamentos para apropriar exatamente e identificar esse custo. Isso foi feito, isso foi divulgado em 2011, e esse reajuste que está ocorrendo de 72% nada mais é do que aquele de 83% que não saiu.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Que existe a estrutura para vocês levantarem eu não tenho dúvida, porque aí a competência é da porta para dentro. Não tenho dúvida com relação a isso. Agora, da porta para fora, a transparência, quer dizer, as pessoas têm que correr atrás de alguma coisa? Elas têm que pedir pela Lei de Acesso à Informação ou seja o que for?

A transparência tem que ser transparente mesmo! Esse é o x da questão.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Mas uma vez: o Portal da Transparência tem todos os gastos federais lá.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Para a parte externa ir montando os custos, não. É isso que eu estou dizendo, Brigadeiro. Tem que estar aberto, como é o Anuário da Anac. A Anac talvez tenha que incorporar outras demonstrações, exatamente por estar a serviço da sociedade.

E o mais interessante é que - terminando a minha fala -, quando nós falamos com veemência, quando nós colocamos determinadas coisas assim como eu fiz agora, qual é a atitude? A atitude é reagir. Não precisa nem concordar, não. A atitude proativa é: "Vamos pensar em fazer assim, assim e assado. Vamos dar mais transparência". Não precisa concordar, não. Agora, qual é a primeira atitude? Reação.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Pela ordem, sr. Presidente.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Além disso, eu não cortei a fala de ninguém. Agora, corta-se a minha fala. Mas tudo bem. Não tem problema não!

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

Só quero lembrar sobre o avançado da hora.

Brigadeiro, o senhor quer fazer uso da palavra agora? Ou o senhor vai aguardar a inscrição?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Eu aguardo.

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

Então...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) -

Sim, pode fazer.

O SR. ELISMAR GONÇALVES LOPES - Rapidamente, queria comentar que, na verdade, a Infraero tem a estrutura de custos dela também, ela tem a apuração do resultado por aeroporto. Esses dados já são fornecidos para a Anac, E a Anac já elabora um relatório anual também, demonstrando o resultado por aeroporto.

Eu entendo que esse relatório pode ser melhorado, dentro de uma estrutura que já está consolidada das companhias aéreas, e é um estudo que a Anac pode fazer e divulgar. Isso já está disponível no site da Anac.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, antes de terminar a discussão, eu quero me colocar aqui absolutamente ao lado das observações feitas pelo Prof. Respício, porque não se trata só de estruturar aqueles custos. Os últimos divulgados foram em 2011, mas nós estamos quase em 2016. Em dois meses ou três meses, uma empresa aérea ou um agente privado quebra. Quatro anos é um longo prazo.

Mas eu quero dizer, no sentido de chegarmos a um bom termo no nosso debate: nós somos todos brasileiros e, imagino, patriotas e queremos o melhor para o nosso País. Então, muitas vezes, a nossa veemência tem de ser entendida dentro desse contexto, e não em crítica individual a nenhum dos senhores que está aqui. Ao contrário, nós os conhecemos, admiramos os senhores. Acho que vocês, literalmente, tiram água da pedra na função no dia a dia. Mas nós precisamos avançar. E, para avançar mais, nós precisamos que os dados sejam mais bem qualificados, a estrutura de dados, para que nós possamos avaliar, em cada momento, se a Agência Nacional de Aviação Civil, no que se refere ao Decea e à Infraero e às operações dela própria, não continua no papel de ambiguidade que fazem parte todos do mesmo corpo do Estado, e para que nós possamos evoluir nos indicadores que vão medir a eficiência e qualidade em cada aeroporto, para que nós possamos evoluir na análise de custos, em números com que nós consigamos trabalhar melhor.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dr. Geraldo, eu posso devolver a palavra ao senhor ao final?

O SR. GERALDO VIEIRA - Pode, sim.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - É que nós temos o Ebner, e, com certeza, o Brigadeiro Gustavo fará essas colocações, o.k.?

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO - Presidente...

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

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO - Eu queria fazer uma colocação.

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

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO - De fato, desde 2011, divulgamos o Relatório de Desempenho Operacional de Aeroportos, com grande parte das informações que foram mencionadas pelo senhor. Quando algum interessado quer alguma informação mais pormenorizada, ele nos pede, e cedemos. Mas eu concordo que uma das principais preocupações que temos hoje, na nova Superintendência de Regulação de Aeroportos, é estruturar melhor a área de informações de aeroportos para trabalhos internos e para divulgação para a sociedade. Esse é um tema da agenda regulatória que vemos como uma das maiores prioridades que temos hoje. Em grande parte, o que o senhor mencionou está certo.

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

Sr. Carlos Ebner, por favor.

O SR. CARLOS EBNER - Obrigado.

Eu quero cumprimentar todos pela apresentação.

Para não estender muito, eu endosso as palavras tanto do Respício como do Dr. Geraldo e do Enio. É uma verdade que nós não temos clareza das coisas.

E há um ponto com relação ao Decea. E foi levantada a parte de uma resolução. Quando houve o aumento de 180% em 2012, as empresas muito reclamaram que esse aumento se deu em caso de um mês no final do ano. Uma empresa aérea se programa, pois ela tem de fazer investimentos. Ela tem de investir em aviões, que custam US\$50 milhões ou US\$60 milhões; para ter um avião, tem de haver tripulação; tem de se preparar a tripulação; tem de haver um mercado. Existe um preparativo de anos. Quem está na aviação sabe. Ninguém compra um avião na esquina, o coloca para voar e, depois, se não deu certo, o devolve - tem de ficar com aquele avião. Então, a predicabilidade é importantíssima para o setor aéreo. E é isso que nós não vemos de nenhum dos órgãos. Aquele aumento de 180% aconteceu em novembro para valer a partir de janeiro. Após isso, nós falamos com o Brigadeiro Sato, na ocasião. Naquele momento, foi feita uma resolução, uma portaria, que dizia que qualquer reajuste com uma quebra do equilíbrio econômico e financeiro seria levado às empresas, seria discutido com quatro meses de antecedência, não seria discriminatório, acompanharia a Oaci, seria transparente, teria compatibilidade dos custos. E o que nós vimos agora, na último aumento? Foram dados 15 dias e 72%. Assim, eu pergunto: como é que querem que uma empresa aérea sobreviva num ambiente desse tipo, em que não são obedecidas as portarias que dizem como se tem de seguir? A insegurança que o transporte aéreo tem é muito grande. Para os senhores terem uma ideia, quando se começa a vender um voo, se vende com um ano de antecedência. Imaginem já terem vendido 50% de voos, quando vem um aumento que vai entrar em 15 dias. O que eu faço? Eu não tenho mais como repassar o custo. Já foi, virou prejuízo. Então, a parte da predicabilidade é um ponto importante que não vem sendo obedecido pelos órgãos.

Outra coisa: transparência. Nós queremos sentar, nós queremos discutir, nós queremos entender. Se realmente aquele é o custo, nós temos de nos adaptar ao custo. Agora, se não há a transparência, não sabemos como. Apresentam-me uma tabela aqui que diz assim: em x anos de empresa, o custo sempre variou entre 3% e 4%. Porém, aquilo é uma composição de n fatores, em que, por exemplo, se o combustível cair, pode-se aumentar o custo dele em um monte, porque até atingir os 3% de novo...

Outra coisa: onde está a eficiência do setor? Não há. A empresa aérea busca, a toda hora, eficiência: compra equipamento, treina, reduz. Ela vai buscando eficiência. Tanto ela é eficiente que ela pôde reduzir seus custos, suas tarifas nos últimos dez anos e chegar a uma redução de 50%. Aqui, não há nada. É uma tabelinha que mostra: "o meu custo sempre foi 3%, 4%, 3%, 4%". Lá em cima, está tudo pulando, combustível, tripulante. "Não, mas o meu sempre foi 3%, 4%". Aquela tabela não leva a nada e vai até 2013, não refletindo o final.

O primeiro ponto: transparência. O segundo: chamar as empresas para discutir, para mostrar, para demonstrar.

Eu vi que a Infraero apresentou um número aqui - eu quase chorei - de 40 milhões de prejuízo. E o que vocês acham de ter 1,5 bilhão de prejuízo em seis meses? Isso é fácil? E vieram aqui apresentar 40 milhões que podem ser plenamente gerenciados. Há gente demais, há excesso na estrutura. E, quando nós discutimos a portaria no ano passado, aquela que

ajustou os preços da Infraero - reajustou, não foi tarifa, preço em função de inflação -, nós levantamos esse assunto. E o Barreto se lembra muito bem disso, na audiência pública. Dissemos: "E esse excesso de custo que a Infraero tem não será descontado?" Não, não, não será. Então, só funciona de um lado? Não funciona de outro? Se há um excesso, se há uma ineficiência num setor, que pode ser mais eficiente, eu não vou olhar as empresas aéreas? Afinal, nós sentimos que todo mundo quer tirar um pedacinho das empresas aéreas: "eu quero um pouquinho aqui, me dá um pouquinho ali". Só R \$7,00 de taxa de conexão? Não é, pois multipliquem por 100 milhões por passageiros e são R\$700 milhões. Quem ganha R\$700 milhões no Brasil? Perdem-se R\$1,5 bilhão. "Não, é só R\$7,00, não há problema, a empresa aérea paga. E mais 2..." Isso não é visto. Nós, como empresas, vivemos procurando eficiência e investindo, e o que nos cerca fica olhando: "Não, eu só fiz o ajuste, porque é o problema financeiro da Infraero". Está muito claro ali que era o problema financeiro da Infraero. O problema financeiro da Infraero é a Infraero quem tem de resolver, não é a empresa aérea.

Essa relação está muito mal. São feitas medidas, não são feitas consultas, não são obedecidas as portarias, o que nos leva a um ambiente de muita insegurança.

Eu teria uma pergunta a fazer ao Barreto. No caso do reequilíbrio econômico e financeiro dos aeroportos concessionados, eu traduziria numa expressão: "Se eu errei na mão, a empresa aérea paga". Agora, muitas pagaram muito caro pela concessão, que teve um preço mínimo - há um caso de 4 bilhões, e a empresa pagou 15 bilhões. Esse reequilíbrio é feito sobre o preço mínimo ou sobre o que o aeroporto pagou nos investimentos que disse que teve de fazer? Como é feito isso?

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO - O contrato de concessão prevê quatro formas: pelo valor de outorga, pelas tarifas, pelo tempo de concessão e por demais obrigações contratuais. A área técnica já se manifestou em documentos internos que é preferível fazer pelo valor de outorga, por vários motivos. Primeiro, que foi quem...

O SR. CARLOS EBNER - Não, não. A minha pergunta - só para adiantar, porque o pessoal vai sair, desculpe interrompê-lo - é só: qual é o preço que vale para fazer o reequilíbrio? O valor total? Como é feito o cálculo? Eu não quero saber se... Como é feito o cálculo? Eu sei que, se tiver, pode ser outorga... Nós já sabemos disso. É que o nosso tempo está muito curto aqui. O Sr. Presidente concorda. Como é feito? Quando se vai fazer o equilíbrio, considera uma depreciação do investimento que foi feito todo de 15 bilhões no pagamento da outorga ou não?

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO - Essa pergunta é bastante complexa, mas depende do evento.

Nós estamos tocando agora um processo de equilíbrio que se deve a uma variação tarifária de armazenagem e capatazia. O cálculo que fazemos é da perda de receita que o aeroporto teve, por conta de uma decisão da Anac, e propomos, no final, uma redução do valor de outorga que é pago pela concessionária.

O SR. GERALDO VIEIRA (*Fora do microfone.*) - Não há perda de receita do aeroporto. Vocês deram liberdade na administração dos preços específicos...

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO - Foi uma alteração tarifária...

O SR. GERALDO VIEIRA (*Fora do microfone.*) - ... foi a mesma que eu fiz... (*Ininteligível.*)

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO - O senhor está interrompendo, por favor. Deixe-me só responder.

Essa foi uma questão de uma redução tarifária. E pretendemos fazer o processo por meio do valor de outorga.

Você mencionou depreciação. Se for um investimento feito a pedido da Anac, têm de ser considerados todos os custos imputados ao aeroporto, inclusive depreciação.

O SR. CARLOS EBNER - A última pergunta é com relação a essa tarifa de capatazia. O Brasil - mais uma jabuticaba nossa - é o único país do mundo que cobra sobre o valor da mercadoria independentemente do peso e do volume. Isso onera substancialmente a carga aérea brasileira. Por sinal, nós somos o quarto mercado mundial de passageiros domésticos e nem entramos nos primeiros vinte de carga aérea, porque ela tem entraves burocráticos e custa muito caro. Este é outro ponto em que batemos muito: ter o preço da capatazia em cima do valor da mercadoria não existe.

Sr. Presidente, é só isso.

A SRª VIVIANE FRANCO MOSER - Nessa última pergunta, eu posso, já que está se falando em revisão legislativa...? É muito questionada, realmente, a cobrança em cima do valor CIF. Então, eu acho que é bom colocar que isso está em decreto, o Decreto nº 89.121, que regulamenta a Lei nº 6.009.

É este tipo de coisa que eu acho complicado: haver leis ou decretos que sejam muito prescritivos, porque precisamos de uma flexibilidade para alterar a regulação tarifária de acordo com os grupos de aeroportos e ter uma facilidade de mudar isso com o tempo, que temos na agência e não tem por lei. Então, é muito importante que, nessas revisões legislativas que

os senhores estão trabalhando aqui, haja a consciência de se propor algo menos prescritivo, menos detalhado, que permita uma maior flexibilidade de atuação da agência.

É só isso.

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

Brigadeiro Gustavo, por favor.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Obrigado, Sr. Presidente.

Eu só queria dizer o seguinte: eu sempre pugnei aqui pela transparência. Eu acho que é fundamental que haja o trabalho transparente dos órgãos, eu não tenho nada contra qualquer tipo de requisição de transparência. E temos a faca e o queijo na mão aqui. Estamos aqui para justamente para escrever, dentro do Código, bases de como se faz alteração tarifária, de como se aplicam essas tarifas e o que devemos remunerar com essas tarifas. Eu acho que é fundamental.

Quando olhamos o quadro do Pontes, todo mundo toma um susto com aquele aumento de 150% que foi concedido depois de alguns anos. Agora, alguém aqui, nesta sala, acha que os funcionários públicos do Decea ou do Comando da Aeronáutica ficaram, naqueles anos todos em que não houve aumento, sentados sem pedir aumento, sem mostrar que era preciso fazer a recomposição, pelo menos da inflação? Alguém acha que ninguém pediu aumento? Isso só prova que o tipo de controle que temos, apesar de ser tacanho - o Ministro da Defesa autoriza o pedido do Comando da Aeronáutica, ouvida a Anac -, é muito eficiente em segurar o preço. Então, para mim, quanto mais houver transparência e possibilidade de sentar com meu usuário, mostrar meus custos e explicar para ele qual a necessidade que eu tenho de aumentar ou de reduzir tarifa, é muito melhor. É transparente para mim e melhora minha vida, e eu não fico submetido a um controle político, o que é o que eu tenho hoje. Eu dependo de o Ministro concordar com o aumento que eu preciso ter na minha tarifa. Então, eu chamo atenção para isso. Recebemos críticas pesadas quando se vê um aumento de 150% - "não há uma correlação com o custo, não consigo entender" -, mas, se dividirmos e vermos quantos anos teve aumento para poder recompor custo, veremos que foi baixo. Eu sei que o Ebner vai querer falar: "Mas o dólar também variou nessa época, tem muita tarifa que é em dólar". Mas também uma parte substancial dos meus custos são em dólar.

O SR. CARLOS EBNER - Brigadeiro, o que eu levanto do dólar foi uma política discricionária, uma vez que as tarifas de voos internacionais aumentaram quase 300% e as tarifas de voos domésticos, 72%, por causa do dólar.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Mas aí você está comparando em real.

O SR. CARLOS EBNER - Brigadeiro, não é porque há custo em dólar ou não, pois nem sabemos quanto é em dólar e quanto não é - é a abertura que o Respício colocou -, mas, sim, porque os voos internacionais aumentaram substancialmente mais que os voos domésticos. Isso é discriminação e não estão atendendo ao Oaci.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Mais uma vez, mais uma vez...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Vamos aguardar...

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Estamos entrando com a discussão para o nível pessoal...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Vamos aguardar a conclusão do Brigadeiro Gustavo.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - E o ponto é...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - A palavra, para o senhor fazer as considerações.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA - Desculpe, Sr. Presidente.

Mais uma vez, estamos entrando, de novo, no caso desse aumento específico ou daquele aumento específico ou dessa falta de aumento específico - o que eu levantei aqui também e dou minha mão à palmatória. O que temos de fazer aqui é ter uma regulação que dê a flexibilidade que dê a flexibilidade que a Sr^a Viviane Moser citou aqui para que possamos trabalhar e que force os órgãos públicos, Anac, Decea, Infraero, a sentarem com seus usuários e a apresentarem, dentro de uma agenda anual, como é que se vai fazer para remunerarem os custos dos serviços prestados. Então, eu acho que a melhor forma é que haja a flexibilidade e a obrigação dos entes públicos ou dos prestadores de serviço de demonstrarem os seus custos e as suas necessidades, debatendo com o usuário essa necessidade.

Por último, para fechar - eu tinha esquecido -: produtividade de controlador de tráfego aéreo. Eu acho meio difícil tratar dela, porque, no momento de pico, ele está lidando com tantos, mas há o momento de baixa, em que se precisa ter o controlador disponível para atender o avião que voa às 4h da manhã. É difícil. O que tentamos fazer é, em termos de produtividade, melhorar a estrutura do tráfego aéreo, ter procedimentos mais homogêneos, descida contínua, subida contínua. Temos tido uma experiência incrível no Brasil de coordenação com empresas aéreas. Eu concordo que ainda

não chegamos ao nirvana disso, mas já fazemos isso e já aplicamos muita tecnologia de Primeiro Mundo aqui, no Brasil. E procuramos fazer, coordenando, apesar de que a lei não nos compulsa a isso. Então, também, mais uma vez, se acharmos que é necessário que a lei compulse o órgão público a fazer isso, é bom que escrevamos, de alguma forma, essa necessidade de fazer as coordenações. Não é por hoje estarmos fazendo, pois, se eu não sou obrigado, pode ser que, daqui a pouco, deixemos de fazer. Então, temos de pensar nisso na hora de escrever a lei.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, eu não me manifestei ainda, mas eu vejo a coisa da seguinte forma: nós estamos caminhando para um momento muito delicado não apenas em relação à aviação, mas em relação à economia. Há aí o anúncio de problemas financeiros, problemas de caixa do Governo. Nós estamos observando uma retração do mercado de aviação. Há uma série de coisas. O assunto hoje é muito sensível. Eu só vejo a necessidade de, cada vez mais, a sociedade civil e militar, privada e pública, quem quer que seja, trabalharem juntos. Talvez a transparência, Brigadeiro, que eu entendi aqui do grupo, seria algo como: "vamos fazer um reajuste, vamos dar uma revisão, vamos chamar, vamos conversar". Ou, então, haja uma audiência pública que a Anac lança, mas que fica no computador e não seja mais divulgada. Eu só sei que, se para os órgãos talvez não esteja o melhor dos mundos, para o privado, também não está. De qualquer coisa, ainda falta essa coordenação entre o público e o privado na aviação, para trabalharem juntos. Como se fala, eu acho que mais surpresas virão por aí. Agora, surpresa de que eu falo não depende do Decea ou da Anac ou da Infraero. Eu acho que a própria situação econômica do País vai levar a isso daí.

Eu sempre tenho dito que esta Comissão mais que um fim é um meio, um meio para discutir a aviação, para ver quais são os principais problemas e o que está acontecendo.

Agradeço muito a disponibilidade de a Anac ter vindo aqui. Aliás, a Anac tem participado, tem sido muito proativa dentro da Comissão.

Eu digo a mesma coisa da Infraero. O Dr. Tercio tem sido praticamente um paizão aqui dentro, com todo o respeito, tem realmente desempenhado um papel muito importante...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Eu falei paizão, não falei vozão, por favor. *(Risos.)*

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Então, irmãozão. Vamos requalificá-lo como *big brother*, como irmãozão.

Obviamente, temos visto aqui que cada um precisa, realmente, defender a sua praia, ver os seus interesses, mas o mais importante é chegar a um denominador comum.

Também o Decea e o Cenipa, com o Brigadeiro Gustavo e o Coronel Fernando, ao longo dos trabalhos, têm sido cartesianos e vêm cumprindo dentro do prazo tudo aquilo que foi passado.

Eu ainda sinto um certo *gap*, uma lacuna na participação entre o privado e o público. Talvez seja um papel que as associações possam aprimorar. Os sindicatos também. Senão, de repente, nós vamos discutir, e as coisas vão continuar acontecendo como estão. O que pudermos fazer dentro da lei para aprimorar isso daí, com certeza, esta Comissão o fará, como fez até agora.

Antes de encerrar, eu gostaria de passar a palavra ao Respício, que pediu um pequeno aparte, lembrando o horário da decolagem de todo mundo.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Eu gostaria de sugerir à Mesa Diretora que nós, se não oficialmente, mas carinhosamente, possamos dar o título de 2º Vice-Presidente ao Dr. Tercio, que hoje, por alguns momentos registrados nas nossas câmeras aqui da TV Senado e no nosso áudio, ocupou a cadeira da Presidência da Mesa.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Interinamente. Realmente, foi importante.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Então, eu gostaria de sugerir à Comissão...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Foi um grande alívio para o nosso Vice-Presidente. Depois, eu conto.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Eu gostaria de sugerir à Comissão que, carinhosamente, concedesse o título de 2º Vice-Presidente ao Dr. Tercio.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Não há esse título, mas, *hors-concours*, acho que vale - pelo menos na consideração, honoravelmente, falando. Eu acho que nem obsta. Então, certo.

Senhores, lembro que, na semana que vem, a Petrobras confirmou a presença de um representante. Isso é importante, pois isso está sendo mais que aguardado. A Petrobras disponibilizou o Gerente Geral Flávio Santos Tojal de Araújo para vir aqui para tratar da questão de combustível. Eu acho que isso é interessantíssimo para nós aqui, até mesmo para verificar a política pública: onde é que ela está, onde ela não se encontra.

Também estará o Paulus, que é um consultor independente, que participou da Subcomissão de Aviação Civil do Senado. Ele realmente tem alguns dados interessantes sobre a questão voltada para a precificação.

Assim sendo, senhores, nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a reunião, convidando-os para a próxima, a ser realizada no dia 26 de outubro, às 10h da manhã.

Obrigado a todos e boa viagem.

(Iniciada às 14 horas e 18 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 55 minutos.)