



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR
REUNIÃO
26/10/2015 - 16ª - Comissão de Especialistas de
Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica 2015

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Havendo número regimental, declaro aberta a 16ª 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, esta reunião terá três partes, sendo uma audiência pública na parte da manhã, com a participação da Petrobras e do Sr. Paulus Figueiredo. Teremos uma pequena reunião para onde nós traremos alguns conclames de nossa relatora e outra audiência às 15 horas, com a participação da Associação Brasileira de Parentes e Amigos de Vítimas de Acidentes Aéreos (Abrapava) e da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares do Transporte Aéreo (Abesata). Isso foi aprovado por um requerimento desta Comissão.

Gostaria de convidar o Sr. Flávio Santos Tojal de Araújo, representante da Petrobras, para tomar assento. Obrigado.

E gostaria também de chamar o Sr. Paulus Figueiredo para compor a mesa, a fim de darmos início à audiência pública.

Quero agradecer à Petrobras por ter atendido ao nosso pedido, Petrobras que tem nos atendido sempre que é chamada ou convidada pelo Senado Federal.

Gostaria de dizer que os convidados dispõem de 15 minutos para fazer as suas apresentações e depois os membros poderão usar a palavra na ordem de inscrição, com preferência para o Presidente e o autor do requerimento, no caso, o Sr. Enio Paes, seguidos pelos demais membros.

Sr. Flávio, o senhor dispõe de 15 minutos.

Gostaria que fosse feita a leitura do requerimento ou não há necessidade? Pois não.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Eu trouxe uma apresentação.

Bom dia a todos. Agradeço o convite e a oportunidade de participar da discussão, acredito com o foco maior na questão da gasolina de aviação, de acordo com o convite passado à Petrobras.

Nós trouxemos uma pequena apresentação, visando contextualizar o tema para posterior discussão com os senhores.

Em relação a preços e questão de mercado, desde a Lei do Petróleo, mais exatamente desde o ano 2000, o mercado brasileiro está aberto não só para a produção e a importação. Com o mercado aberto, os preços vêm seguindo regras de mercado.

Nesse sentido, no ambiente de livre competição, a preocupação na época, no ano 2000, por parte da ANP, que era o órgão fiscalizador e regulador da questão dos combustíveis no Brasil, foi evitar barreiras de entrada. Nesse sentido, ela regulou a segregação societária dos ativos de transporte, o que, no caso do setor de petróleo, se configuraria como uma possível barreira ou um monopólio natural diante de outros setores.

Toda a rede de oleodutos, gasodutos e tancagens estão sujeitas ao livre acesso. Os preços são definidos livremente pelo setor, observando questões de defesa da concorrência. E subsídios, quando ocorrem... Hoje temos, no caso do País, apenas o GLP 13, o botijão de cozinha, que é regulado por decisão do CNPE. É o único que tem previsão legal de atender a uma diferenciação de preços.

Quando falamos em preços competitivos, o que queremos dizer? Em se tratando de *commodities*, por definição, produtos que podem ser comercializados em diferentes mercados, como no caso dos combustíveis líquidos, diferente, por exemplo, de gás natural e de energia elétrica, porque a questão do transporte limita o intercâmbio desses produtos entre diferentes mercados. São produtos precificados ou comercializados internacionalmente. Portanto podem ser transacionados entre diferentes mercados de países de economia aberta com diferentes competidores, podendo também sofrer competição por parte de outros produtos. Exemplo de competição com outros produtos é o que temos hoje no País quando se faz a comparação entre gasolina e álcool. Tenho produtos diferentes que podem atender a uma mesma finalidade.

A partir dessa dinâmica para *commodities*, considerando economias abertas e possibilidade de competição entre fornecedores, supridores e entre produtos se estabelecem preços competitivos. E a nossa referência internacional são preços de paridade de importação, ou seja, dentro de um mercado estabelecido, o preço de um produto mais os custos de transporte para outros mercados formariam o preço para esse novo mercado que receberia esse produto.

Tentando entrar um pouco no que deve ser o foco de interesse dos senhores, no caso do QAV, desde a abertura do mercado de petróleo, ele vem seguindo paridade em preços de importação, o que destacamos no gráfico da esquerda com a linha pontilhada. Os preços na linha contínua, azul um pouco mais clara, são aqueles praticados pela Petrobras. Destacamos o período 11 e 15, mas é algo que já vem, no caso do QAV, desde o ano 2000. Em 2001, já começamos a praticar uma política de paridade.

Seguimos exatamente o que o mercado vem formando em termos de preços para o produto, com cálculo da sua internação, que corresponde àquela linha pontilhada, feito com uma defasagem. No início, a prática de preços no QAV era quinzenal. A Petrobras promovia reajustes quinzenais do produto, tanto para cima quanto para baixo. E acredito que a partir de 2005 ou de 2006, se não me falha a memória, nós passamos à prática de reajustes mensais.

No gráfico seguinte, o GAV, que vinha defasado até meados de 2014. E a Petrobras, desde então, começou a promover a adoção do referencial de paridade para GAV. Hoje a GAV se encontra, da mesma forma, alinhada aos preços de referência internacional, seguindo a mesma dinâmica: com alta ou baixa de preços, nós promovemos reajustes também, com periodicidade mensal.

Em termos desse conceito de paridade que pode ser discutido, ele é adotado para *commodities* de forma geral.

Trouxemos três exemplos de notícias envolvendo adoção de paridade de preços em outras indústrias. No primeiro, uma avaliação do Itaú, publicada pela Agência Estado, fazendo uma previsão de riscos de importação por conta de adoção de preços domésticos, todos baseados no conceito de paridade.

O segundo item é trigo, do Cepea, sobre o conceito de paridade adotado para aquele mercado.

No terceiro exemplo, o caso de algodão. A notícia é da UOL, também sobre desequilíbrios do mercado, variações de preço e adoção do conceito de paridade para isso também, como as cotações domésticas são influenciadas pela questão de paridade de preços nos mercados internacionais.

Buscando exemplos de adoção de paridade em países que não têm mercados tão estabelecidos ou que não são referência de mercados, como é o caso dos Estados Unidos ou mesmo da Europa, quer dizer, países de economia aberta, mas não tão robustos em termos de mercado e formação de referências de preços adotam, da mesma forma, conceitos de paridade em termos de combustíveis. Esse é o caso da Enap, equivalente à Petrobras no Chile, que adota conceito de paridade para a formação dos seus preços seguindo a política acompanhada pelo governo, com reajustes semanais.

Outro exemplo é o da África do Sul. Nesse caso, a periodicidade é mensal. E não tem algo que se encontra em algumas economias, os balizadores, que são os limites máximos de cada reajuste, tentando buscar a referência de paridade.

Outro exemplo é o da Austrália. Eles publicam o seu preço diariamente. O governo apenas monitora essas publicações, esses comportamentos de preços.

Portanto não é algo exclusivo de um produto ou adotado única e exclusivamente para um determinado produto, um determinado derivado de petróleo. O conceito de paridade e formação de preço é algo universalmente aplicado, utilizado em economias abertas.

O que ocorre quando não se adotam referências de mercado para os preços?

Se estiver acima, há riscos de perda de competitividade por parte do produtor e de perda de clientes; estimula-se a importação por terceiros, perdendo-se participação de mercado; no longo prazo, podem-se incentivar investimentos de competidores no mercado e risco concorrencial por preço abusivo em função de uma posição dominante no caso de uma empresa com um *share* maior nesse mercado.

Do lado oposto, com a prática de preços inferiores aos preços de paridade, o que a Petrobras, com relação a alguns produtos, exerceu durante algum tempo, depois de 2001 e hoje vem tentando corrigir, ocorre o estímulo ao consumo. Por uma sinalização incorreta do valor daquele bem, pode-se promover um consumo exagerado e prejuízos em algumas situações, especialmente se eu não for produtor absoluto daquele produto, se eu precisar importá-lo.

Essa também foi uma consequência que a Petrobras sofreu em algumas situações. Desincentivo a investimentos e risco concorrencial. Eu posso promover *dumping* ou uma concorrência predatória. E a Petrobras tem sofrido, na esfera judicial, algumas acusações em relação aos seus preços e os seus efeitos para outros mercados. E risco legal, que também é algo a que a Petrobras está sujeita hoje, com a reclamação dos seus acionistas junto à CVM.

Em termos do que temos apresentado como problemas dentro da companhia por conta do período em que exercemos práticas descasadas da paridade ou formação de preços descasada da paridade, em relação a Manguinhos, uma refinaria no Rio de Janeiro, sofremos uma ação de indenização por suposta prática anticoncorrencial entre o período de 2002 e 2008, por adotar preços inferiores ao custo da própria matéria-prima. Já perdemos em primeira instância e hoje a expectativa de perda gira em torno de 1 bilhão.

Ações da Raízen e Cosan. Raízen é uma distribuidora de combustíveis, e a Cosan opera no segmento de álcool.

Há uma ação cautelar de protesto em face da Petrobras e da União. A ação pede para interromper o prazo de prescrição da ação para a cobrança de supostos prejuízos, como é a acusação das duas companhias, por conta do controle exercido sobre o preço da gasolina.

Também sofremos uma ação de responsabilização por parte dos plantadores de cana da Paraíba. Eles responsabilizam a Petrobras e pedem ressarcimento pelos prejuízos sofridos pelo setor sucroalcooleiro, também por conta de fixação de preços abaixo do mercado desde 2010.

Existem outras. Esses são três destaques para não tornar exaustiva a discussão.

Como considerações finais, repetindo o que já foi dito em alguma medida durante a apresentação, políticas de preço associadas ao conceito de paridade seguem a lógica de precificação de *commodities*, ou seja, bens que são transacionados entre diferentes mercados.

A adoção de preços dissociada desse conceito gera perdas e problemas para os produtores com implicações regulatórias, como mostramos há pouco, e mesmo implicações legais. E também para a sociedade, porque desincentiva investimentos, sinaliza de forma incorreta o valor do bem que está sendo transacionado e cria barreiras à concorrência, à entrada de outros produtores e importadores, da mesma forma que cria barreiras a produtos substitutos, como o exemplo a que assistimos há bem pouco tempo, no caso da competição entre gasolina e álcool.

Isso é o que nós tínhamos para apresentar, para alimentar uma possível discussão.

Quero, mais uma vez, agradecer o convite, pela oportunidade de mostrar um pouco ou discutir um pouco como a Petrobras vem buscando atuar no segmento de combustíveis, mais especificamente no tocante à precificação, o que hoje talvez seja a principal estratégia da empresa para conseguir se recuperar da crise financeira por que vem passando.

Muito obrigado.

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

Reiteramos o agradecimento à Petrobras, que sempre atende aos pedidos.

Passo a palavra por igual prazo ao Sr. Paulus Figueiredo, para as suas considerações.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO - Eu não tenho apresentação. Eu vim como pessoa física, como um cidadão, atendendo a pedido do Georges.

Estive aqui em 2012. Trabalhei muitos anos na aviação, lidando com querosene de aviação e com companhia aérea, então eu conhecia razoavelmente a formação de preço, inclusive o que vai além da Petrobras, que é depois, a parte de distribuição. Em relação à apresentação do Flávio, é incontestável, tudo que está escrito ali é correto, é lógico.

Quando eu aqui estive, em 2012, percebi que havia um questionamento muito grande em relação à aviação executiva. O preço do querosene na saída da Petrobras deveria ser o mesmo, tanto se fosse para uma companhia aérea regular ou para a aviação executiva. Ele deve ser o mesmo, porque o distribuidor retira o produto da Petrobras, e depois a precificação

do distribuidor para uma companhia aérea e para a aviação executiva é naturalmente diferente. Então, naquela época, eu percebi que havia um foco muito grande na diferença de preço da aviação executiva, ou na volatilidade do preço. Não sei se a correção mensal ou periódica era tão transparente para a aviação executiva como as companhias aéreas forçavam que fosse com seus distribuidores.

Eu acho que a minha posição aqui não é para contestar. Exatamente, como eu disse, o que está apresentado no gráfico de variação, de 2011 para cá, é real. Nós vemos que há apenas o descolamento do preço da Petrobras na paridade para o preço do mercado internacional pela defasagem mensal da formação do preço em relação ao que se vem coletando durante o mês, e ele passa a valer 40 dias depois do término da coleta.

Então, eu vim aqui mais para tentar auxiliar em alguma pergunta que os senhores podem ter do que para dar uma aula sobre um assunto, sendo que eu não conheço o objetivo específico de cada um dos senhores aqui.

Da minha parte, é isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Paulus, um assunto que foi abordado em relação à Subcomissão da Aviação Civil, que aconteceu naquela época, foi a respeito da precificação, a respeito da internalização do valor desse combustível no cenário brasileiro. Parece que foi muito discutida na época, por exemplo, a questão de que boa parte do combustível de aviação era fabricado no Brasil, mas recebia o tratamento de internalização, como se importado fosse.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO - É. Essa é a paridade de importação que o Flávio comentou.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Certo. Então, isso atinge todo o combustível?

O SR. PAULUS FIGUEIREDO - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - E sai com que preço lá dos Estados Unidos? Sai com preço de refinaria ou com preço final ao consumidor?

O SR. PAULUS FIGUEIREDO - O preço da refinaria para o consumidor.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O preço da refinaria ao consumidor. Quer dizer então que o produto já sairia de lá, pelo que eu entendo, com o preço final ao consumidor, para ser feita a internalização dentro do Brasil.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO - Pela minha experiência, a Petrobras se baseava na precificação do Golfo do México, nos Estados Unidos. Nos Estados Unidos, existem basicamente três agências mais conhecidas, ou mais importantes. Uma delas domina 95% do mercado de precificação. Quando uma companhia aérea voa para os Estados Unidos - Miami, por exemplo -, e vamos negociar preço, é em cima do índice de precificação de uma dessas agências. E existe uma que é a mais significativa. Então, aquele é o preço coletado por essas agências de pesquisa de preço.

No caso do querosene de aviação, não existe bolsa, mercado aberto, como para o petróleo. Não existe um preço publicado em tempo real. Por exemplo, no final do dia, a Petrobras pode olhar uma telinha e dizer: "Olha, este aqui é o preço do final do dia". Os preços são publicados por essas agências, que pesquisam com as refinarias durante certos horários do dia. Então, aquele é o preço que a refinaria praticou naquele dia, e, publicado nessas agências de precificação, cada uma com a sua regra, forma uma referência. Aquele, portanto, deve ser o preço com que a refinaria comprou petróleo ou, no caso de uma refinaria que tem a própria exploração, refinou, e tem uma margem de lucro. É um preço já com a margem de lucro da refinaria, imagino eu.

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

Vou fazer uma pergunta para a Petrobras.

O que estamos entendendo, então, é que essa é uma prática internacional. Ou seja, você pega o petróleo produzido aqui, mas mesmo o petróleo para ser disponibilizado no mercado interno recebe todo aquele preço, tarifa CIF, tarifa FOB mais seguros, é colocado dentro, mas com base no preço que seria para o consumidor nos Estados Unidos. Ou então o preço da refinaria, já com lucro, para ser colocado dentro do Brasil e ser revendido. É mais ou menos isso?

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - É mais ou menos isso. Diariamente, nós acompanhamos preços em diferentes frentes de oferta. Não apenas do golfo americano, já que estamos falando dos Estados Unidos, mas da Europa também. Mesmo não havendo produtos exatamente iguais ao que há no mercado brasileiro. No caso, se eu não tenho hoje uma formação de preço de GAV, mas tenho preços de combustíveis, gasolina de baixíssima e de altíssima octanagem, que é o caso da gasolina de aviação, que é o preço que vai servir de referência. O nosso cálculo de paridade, assim como o cálculo da Petrobras e de qualquer economia aberta que trabalha com paridade, é pegar o preço estabelecido nesses mercados. Atualmente, isso se faz até com telefone celular. Você entra no Yahoo e consegue ver com atraso de 15 minutos os preços de todos os produtos: petróleo Brent, WTI, diferentes gasolinas, diesel. Você encontra diferentes produtos.

Para formar o preço, além da referência que estamos utilizando, que é preço de comercialização dentro desses mercados, porque, muitas vezes, nós operamos comprando dentro desses mercados, se não houver produtos suficientes do País para suprir, eu posso comprar lá, e aí há cálculo de frete e internacionalização do produto no País. É assim que se forma a referência de paridade.

Não sei se fui claro.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Foi claro.

Eu vou passar a palavra para o Enio, e depois farei outras considerações.

Em seguida, temos inscritos o Ricardo, o Dr. Tercio e o Respício, para que possam ampliar o debate, pois eles têm algumas considerações. E eu gostaria de dar a palavra aos membros.

Sr. Enio, o senhor tem alguma colocação?

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA - Bom dia, Sr. Presidente. Bom dia a todos os membros. Sou Enio, da Associação Brasileira de Táxis Aéreos.

Tenho sim. Tenho algumas perguntas para o representante da Petrobras, o Sr. Flávio Santos.

O senhor mostrou uma defasagem no preço da gasolina, de meados de 2014 para cá. Qual é esse índice de defasagem? Essa é uma pergunta.

Outra pergunta. A BR Distribuidora, a Shell e outras apenas seguem o índice de repasse da Petrobras ou têm liberdade e aumentam o quanto puderem?

Terceira pergunta. Quando o senhor fala em defasagem, há outras fontes, que não vou aqui questionar se são verídicas ou não, por isso mesmo estou fazendo a pergunta ao senhor. Na verdade, é apenas uma defasagem ou mudaram os critérios de formação de preço, no caso da gasolina? Antes, seguia-se o padrão da gasolina automotiva e depois o critério foi modificado para gasolina de aviação, com paridade por Jet, para querosene?

Assim que eu obtiver a resposta do Sr. Flávio, gostaria de fazer uma pergunta ao Sr. Paulus

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Quanto à sua primeira pergunta, em relação ao índice de defasagem, eu não tenho o índice exato aqui. Posso buscar a resposta ainda durante a audiência.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA - De acordo com o ofício resposta que eu obtive quando a Associação questionou o Presidente da Petrobras, seria de aproximadamente 30%.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Procede.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA - Quando ele me fala em 30%, no mesmo período, eu tenho, por exemplo, o Aeroporto Brigadeiro Protásio, em Belém, com 101%; eu tenho, por exemplo, Rondônia, Porto Velho, com 68%; eu tenho Marabá, com 64%; e tenho um menor, com quarenta e poucos por cento, no Sudeste, mais precisamente em São Paulo. Mas peguei por amostragem algumas regiões.

Então, se eu tenho uma defasagem de 30%, e vamos partir do princípio de que é verdadeira, por que essa diferença? Porque a diferença entre regiões pelo transporte do petróleo não está em discussão aqui agora. Já era maior o preço unitário e aumentou 101%, aumentou 68%, 64%, 67%, dependendo da região. Fica essa dúvida.

Quando se questiona a BR, por exemplo - e nós questionamos mais de uma vez, eu questionei duas vezes, estive em reunião com a BR; se não me falha a memória, o Sr. Presidente da Comissão também já fez contato com a BR -, eles afirmam categoricamente que aplicam apenas o índice que a Petrobras repassou a eles. Se a Petrobras está repassando 30%, eles repassam para o usuário final 30%, nada mais do que isso.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Sr. Enio, vou tentar responder suas questões anteriores.

A defasagem é da ordem de 30%, o reajuste que o senhor mencionou. Eu não tenho o número exato.

Com relação ao comportamento das distribuidoras, a que o senhor fez menção, eu não posso responder por elas. Na verdade, a Petrobras vende para as distribuidoras. Como a distribuidora pratica, a partir de então, sua lógica de precificação - e a BR não é a única distribuidora no segmento -, como ela opera com seus clientes finais eu não sei, eu não conheço detalhes. Se há algum desequilíbrio entre distribuição e cliente final, não é atividade da Petrobras monitorar esse tipo de relação comercial.

Quanto à pergunta sobre referência, eu havia comentado anteriormente: é gasolina de altíssima octanagem no mercado. O mercado internacional comercializa esse tipo de produto.

Finalmente, em relação às regiões, não é que a Petrobras tenha promovido reajuste de preços. A Petrobras tem um primeiro movimento, que ocorre de meados de 2014 em diante, que é de adequação dos preços. Havia defasagem de preços, como mostramos naquele gráfico. Em relação não apenas à gasolina de aviação, mas também em relação a GLP industrial, a asfalto, a toda a carteira de produtos da companhia, a Petrobras vem fazendo um movimento de atrelar os preços desses produtos que vinham sendo comercializados com defasagem para uma situação de paridade, haja vista o atual quadro financeiro da empresa, comentado eu acho que amplamente por toda a imprensa. Não que estejamos promovendo isso. Surgirão situações, no caso de alguns produtos, e acho que isso está acontecendo com gasolina também, em alguns polos de entrega, e a Petrobras provavelmente vai rever a posição desses polos de entrega em razão de não estarmos conseguindo fechar essa conta economicamente.

Quanto ao custo para movimentar produtos entre mercados, historicamente, a Petrobras tenta atender as distribuidoras dentro de suas limitações logísticas, e esse passa a ser um *business*, um negócio da distribuidora. Quem garante capilaridade dentro dos mercados de um país grande como o Brasil são as distribuidoras.

Quando começa a haver precificações entre polos de fornecimento que não respeitam regras ou não atendem a racionalidade econômica do custo correto de transporte entre esses determinado polos, isso acaba prejudicando inclusive o segmento de distribuição e começa a entrar num segmento que não é da Petrobras, que é o segmento de atacadista, que começa a atuar como se distribuidor fosse, criando distorções em mais um mercado nessa cadeia.

Foi bom o seu comentário, eu agradeço. Existem outros agentes nessa cadeia. A Petrobras não vende para as empresas aéreas ou de táxi aéreo diretamente. Ela vende por intermédio de distribuidoras. E acho que cabe a elas - muitas vezes pode até estar ficando muito fácil para elas - transpor todas as questões ou reivindicações de seus clientes para o supridor final, no caso a Petrobras. Acredito que boa parte das discussões do dia a dia na relação com o cliente final deveria se dar com o seu distribuidor, não necessariamente com a Petrobras. Na verdade, acabamos justificando ou tentando contrapor o argumento que, acredito, o distribuidor teve com seus clientes.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA - Eu faço essa observação porque, em um exemplo que eu citei, que deu 101%, que é o Brigadeiro Protásio, em Belém, o único distribuidor ali dentro é a própria BR Distribuidora. Portanto, o senhor há de convir - eu vou fazer apenas uma observação, não é de cunho acusatório - que, entre as informações da distribuidora e da Petrobras, alguém está mentindo. Eu não acuso a Petrobras nem a distribuidora. De fato, continuaremos tentando estabelecer isso. Porque a BR diz uma coisa e a Petrobras afirma outra. Precisamos definir esse aspecto.

Outro detalhe - última pergunta ao senhor. Há uma consideração do impacto que isso vai ocasionar no mercado dos usuários? Eu estou falando de táxi aéreo, mas, além de táxi aéreo, há a aviação geral e a aviação executiva. Estou falando apenas de táxi aéreo, que tem uma demanda de aproximadamente 350 aeronaves que utilizam gasolina, principalmente no Norte, Centro-Oeste e Nordeste do País. No Sul e no Sudeste também existem, mas é lá que se concentram. Hoje, está praticamente inviabilizado o uso dessas aeronaves. Há uma formação de preço a fim de garantir os voos e há contratos já firmados, porque não se consegue repasse antes de doze meses, e uma série de outras consequências. E nós somos sabedores de qual é o percentual do preço do combustível, do custo com combustível que compõe o custo total de um voo. Eu queria saber se há um estudo de impacto, se isso não é simplesmente jogado e as empresas que se virem.

Vou usar um exemplo simples: uma aeronave Seneca, bimotor convencional, e um Caravan, bimotor turboélice, percorrendo um trecho aéreo de 700km. No passado, operava-se uma aeronave Seneca a R\$2 mil a hora e com um Caravan a R\$3 mil a hora. Hoje, não é possível operar o Seneca com menos de R\$3 mil a hora. Não estou dizendo que esse é o preço exato, quero apenas mostrar a desproporção total que se causou e que inviabilizou a aeronave de pequeno porte, a aeronave de combustão convencional, que é o caso da gasolina.

Eu queria saber se há preocupação por parte da Petrobras em relação a esse impacto no mercado.

E depois, na sequência, já ao Paulus: hoje, de todo o combustível que nós utilizamos, 100% dele, que percentual é internalizado, que é importado, e que percentual é produção interna? Vamos dizer que a produção interna é 70% e a internalizada e importada, 30%. Se eu aplicasse um *mix* na formação desse preço, ficaria nessa mesma paridade ou seria possível uma redução? E a pergunta é de forma geral, para os dois combustíveis, querosene e Avgas.

Deixo para o Sr. Flávio concluir a pergunta, e o outro continua.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Eu poderia resgatar um quadro da apresentação? Seria possível? Eu acho que o quarto eslaide.

Se observarmos o comportamento da GAV desde junho de 2015, se pegarmos o eixo na horizontal, as duas últimas legendas, podemos perceber que o mercado internacional teve um comportamento em relação à gasolina, em termos de elevação de preço, muito mais forte do que em relação ao querosene. Essa elevação de preço é reflexo do mercado

internacional, que pode se agravar um pouco mais, pois a alta do dólar em relação ao real para o transporte amplificou ainda mais essa elevação.

Mas só olhando os mercados internacionais, como o golfo americano, veremos que a GAV teve um comportamento diferente. Ela teve uma elevação muito maior. Eu não sei explicar em detalhes, mas são famílias de combustíveis diferentes. A GAV é da família das gasolinas leves de petróleo, ela tem comportamentos, obedece lógicas inclusive de sazonalidade dentro desses mercados diferentes. E o QAV segue a lógica de combustíveis médios, como diesel, etc.

Não dá para falar absolutamente também em termos de um produto. Peço desculpas se estou me antecipando um pouco ao que o senhor perguntou ao Sr. Paulus, mas não é que eu tire de determinado barril de petróleo uma determinada quantidade de GAV e ponto. Não é bem assim a lógica de refino. Eu posso, na família das gasolinas, como estamos falando, maximizar outras produções. E posso, ao invés de fazer gasolina de aviação, fazer gasolina Podium, por exemplo, de altíssima octanagem também, num volume muito maior, já que a gasolina de aviação estaria num *top* de octanagem de até 105 octanas. Eu poderia, baixando isso, fazendo *blend* com outros produtos dessa família de leves, fazer outros produtos e ter outros mercados sendo atendidos por eles. Isso não significa que, se eu não importo um determinado produto, que eu não tenha que importar outros para suprir o meu mercado como um todo. Essa comparação é delicada. Quer dizer, o QAV que eu não faço pode virar diesel; a GAV que eu não faço pode virar uma quantidade bem maior de gasolinas. Porque com essa GAV muito nobre, muito rica, eu posso fazer gasolinas menos nobres, menos ricas, que existe um mercado. Os mercados automotivos até aceitam essa gasolina. Por isso é difícil fazer essa comparação.

E sempre existe a oportunidade de, não havendo mercado aqui, também operar com outros mercados. Eu tenho apenas a dificuldade de rotular que estou produzindo tanto de GAV aqui, pois posso não estar produzindo essa quantidade de GAV. Esses são cortes que existem no processo de refino e que, blendados, vão chegar a uma determinada especificação de produtos.

Não sei se entendi.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA - Eu agradeço a sua consideração, mas, naquele gráfico, quando fiz o questionamento, e você me argumentou aquele pico da GAV, lá em cima, eu não estava falando daquele pico. Eu estou falando de 2014, em que não houve aquele pico ainda e foi feito o realinhamento do preço.

A pergunta foi se houve alguma consideração do impacto negativo que isso vai causar no consumidor ou usuário do combustível, que são os operadores de táxi aéreo, e as consequências para a população como um todo, dada a atividade que se exerce no táxi aéreo. Não sei se você me entendeu. Eu não estou enxergando bem daqui. Não sei se é maio de 2014, mais ou menos ali, em que você fez um realinhamento por conta do que vocês chamam de defasagem.

Então, lá, quando a gasolina foi maior, já foi em 2015, quando já havia sido feito o realinhamento. Se vocês consideram o impacto negativo, o estrago que se faz quando se dá um salto desses.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Volto a dizer: o que tentamos mostrar aqui é que não se trata de fazermos um reajuste puro e simples. Estou tentando tirar um período longo de defasagem em que vínhamos precificando muito abaixo do valor de mercado a GAV. Isso trouxe, como o senhor está dizendo, algum impacto para os consumidores, da mesma maneira que quaisquer outros produtos que comercializamos, na medida em que temos impacto de câmbio, de flutuação de preço de petróleo e derivados no mercado internacional, também trazem impactos para outros segmentos.

Da mesma maneira que o senhor coloca, em sua correspondência, que a Petrobras tem diversos mercados atendidos pelos táxis aéreos e que são prioritários para sociedade, também existe um sem número de mercados, também importantes e fundamentais para a sociedade, que se movimentam a partir de diesel e gasolina, da mesma forma. O impacto não é restrito e não é direcionado. Não há ação contra nenhum segmento de mercado. Estamos tentando alinhar preços - e aí não é caso de reajuste - volto a dizer, não só da GAV, mas de toda a cesta de produtos da companhia. Não há o sentido de criar dificuldades e nem trazer crises para nenhum segmento. Isso é consequência de um período de desalinhamento de preços que tivemos em diversos produtos, uma gestão artificial de preços que trouxe problemas para a própria Petrobras, que hoje se vê em dificuldades de levar à frente seus programas de investimento e manutenção da produção. Não é uma ação exclusiva contra nenhum mercado, por favor.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA - Não, não me refiro a ação exclusiva, mas fico ainda com aquela sensação de que temos que centrar é na política pública.

Nesse caso aqui, a Petrobras - vamos falar da Petrobras - teve um erro de estratégia de 2001 até não sei quando e, depois, está repassando. Quem está amargando esse erro é o táxi aéreo porque não consegue repassar isso para os usuários do táxi aéreo, e, quando tenta repassar, automaticamente, está prejudicando também o usuário final, que é a sociedade como um todo. Deixo apenas esse registro.

Nós, aqui da Comissão, devemos tomar cuidado com essas políticas. De repente, de surpresa, alguém bota um negócio lá em cima e nós amargamos sem repassar, e já discutimos tarifas na semana passada.

Há uma série de assuntos na Comissão, que depois vamos discutir porque, se não pegarmos o órgão que trata do assunto, ou o regulador ou, como a Petrobras, o que fomenta o combustível, para ter um certo - não é engessar o mercado, não é tirar liberdade de preços - um direcionamento, fica difícil. Por exemplo, nesse caso: ficou sem realinhamento? O prejuízo é da Petrobras. Não pode ser nosso. Não temos como repassar. Ou então, que se faça isso em um prazo muito maior, esses repasses, para se conseguir, aos pouquinhos, ir absorvendo.

Dessa forma, a aviação fica estagnada. Tenho certeza de que se formos falar com o Dr. Geraldo, ele, que Petrobras usuário da querosene, tem o mesmo sentimento, pelo impacto violento que tem o combustível na formação de preço de um voo quer seja da aviação regular, quer seja aviação não regular (táxi aéreo), quer seja da aviação geral.

Sr. Presidente, muito obrigado, embora eu seja obrigado a declarar que não fiquei convencido. No entanto, paciência.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O senhor fez uma pergunta ao Paulus também? Pois não.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO - Em relação ao percentual importando - acho que o Sr. Flávio pode confirmar - a última vez que me inteirei do assunto - e é público porque conseguimos tirar isso de balança de comércio exterior, de quanto se importou de querosene, quanto se consumiu no Brasil - o número de 30% é a última figura que eu conhecia, de importação para o que era consumido de querosene de aviação.

Acho que sua questão não é nem tanto em relação ao percentual, mas em relação ao conceito de se fazer uma ponderação entre o custo de se importar contra o produto que é produzido localmente.

Como esse cliente, esse era um pleito que obviamente as companhias aéreas tinham. Por outro lado, isso não quer dizer que do jeito que a Petrobras está fazendo está errado, porque, se alguém quiser importar o produto para o Brasil, pode importar e vai arcar com custos parecidos com os que a Petrobras coloca na paridade de importação.

Acho que a grande diferença é o que está causando bastante desconforto é buscar um acompanhamento, uma previsibilidade dessa variação de preço. E isso, nas companhias aéreas regulares, buscamos muito e não foi também porque a Petrobras publicou como era a fórmula deles. Não temos acesso a isso. Mas tínhamos uma ideia de como era calculado, e, por um tempo, pessoalmente fui testando, fui colocando e tirando alguns itens da fórmula imaginária que eu acompanhava até que se chegou à mais próxima possível. Então, conseguíamos dizer com alguma previsibilidade qual a correção para o mês seguinte, para os próximos meses.

Acho que esse é um ponto que, para o táxi aéreo, talvez vocês tenham sido pegos de surpresa, porque não entenderam a precificação, e, em algum momento, ela mudou, houve esse reajuste, esse emparelhamento com o preço de fora, com a simulação do que seria trazer o produto de fora, sem uma discussão ou uma explicação. Isso talvez tenha causado esse problema. Infelizmente nos contratos, tanto das companhias aéreas vendendo passagens como dos senhores para o táxi aéreo, não existe no preço futuro, em um contrato de um ano ou dois, que vai haver uma variação mensal do custo do serviço baseada na variação de custo do combustível. Talvez se os mercados caminhassem para isso...

Do lado da aviação civil, existia uma previsão para isso que acabou sendo proibido no Brasil, que era uma taxa, um acréscimo, um *fuel surcharge*, baseado em uma regra que seria pública: que as companhias aéreas repassassem ao preço da tarifa um valor em reais para mais ou para menos dependendo da variação do preço do combustível. Isso não acontece, mas seria uma maneira de repassar, no contrato e nas vendas das companhias aéreas e de táxi aéreo a variação do preço do combustível para mais ou para menos. Isso não acontece na realidade, então, acaba que a companhia aérea ou o táxi aéreo assume isso e só consegue corrigir depois de um tempo; fica defasado em relação ao preço do combustível que se está pagando e o que se consegue repassar na passagem ou no fretamento.

Este é um ponto: transparência. Se houvesse uma transparência de precificação, talvez trouxesse um conforto e uma previsibilidade melhor, para negociar contratos melhores e vender melhor as passagens.

Uma outra grande diferença se compararmos com o mercado de fora, é que, se uma companhia aérea, na Europa ou Estados Unidos, com volume significativo, quiser comprar o produto da refinaria, ela pode. Aqui, não. Até onde eu sei, só os distribuidores podem comprar o produto da refinaria. Então, idealmente, se houvesse um grupo com tamanho significativo para a Petrobras fazer negócio diretamente e esse grupo organizasse a compra, por um período determinado, de um volume significativo, e depois contratasse com o distribuidor como remunerá-lo, sem que o distribuidor comprasse diretamente da Petrobras, talvez isso trouxesse mais transparência. Mas isso exige capital, porque esse grupo teria que desembolsar esse valor para a Petrobras, o que, na verdade, compramos de litro em litro do distribuidor.

Portanto, não há uma solução simplista para isso, mas, respondendo sua pergunta, como eu disse no começo, é um pleito natural de quem compra o fato de que, já que o produto está sendo produzido aqui, não deve pagar o preço lá de fora.

Mas também acho lógico - também fomenta a competição - que se, algum dia, uma empresa de fora pensasse em produzir querosene de aviação no Brasil tivesse uma segurança um pouco maior do que se fosse para produzir gasolina ou diesel, que são produtos de preços cuja correção mensal ou regular ainda a Petrobras não faz como faz com os produtos de aviação.

Essa empresa teria uma previsibilidade de retorno, caso investisse aqui. Então, como o Flávio disse no começo, essa lógica de mercado não podemos invalidar, a lógica da Petrobras. Agora, o pleito é o pleito natural de quem compra.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Passo, então, a palavra ao Dr. Ricardo Bernardi. Por favor.

O SR. RICARDO BERNARDI - Bom dia, Sr. Paulo e Dr. Flávio.

Vi em um eslaide da apresentação do Dr. Flávio menção à natureza do PPI como forma de estabelecimento de preços, *arm's length*, quer dizer, uma precificação, o encontro de uma valoração de mercado justamente porque, em mercados menos maduros, essa fórmula acaba sendo necessária.

Claro que isso me lembra do estabelecimento de regras de preços de mercado quando se fala em importação de produtos por partes relacionadas, do exterior para o Brasil. É uma importação de produtos partes relacionadas. É o que se chama de valoração aduaneira, que tem como base, inclusive, o GAT, o acordo do GAT.

Para determinação de preços - fazendo uma comparação apenas - de importação entre partes relacionadas, temos sete métodos estabelecidos de forma bastante detalhada pela Receita Federal, justamente tentando encontrar *arm's length*, quer dizer, o preço de mercado a ser estabelecido na importação desse bem. Então, pode ser um similar do produto no mercado nacional, no mercado exterior, custo mais margem, quer dizer, uma metodologia inteira para se encontrar o preço de mercado.

Por outro lado, trazendo essa questão aqui, percebi que a grande reclamação das companhias, tanto companhias aéreas como empresas de táxi aéreo, é justamente ausência de previsibilidade, ausência de transparência na formação desse preço, pelo menos na visão deles. Dá para entender: na formação de preço, no caso das companhias aéreas, o bilhete é vendido para um mês, dois, três, quatro, cinco à frente, levando em consideração o custo vigente à época da venda. Se há um aumento abrupto do preço que havia e isso for parte relevante do custo de uma companhia aérea, isso acaba impactando severamente na saúde econômica da empresa. Quer dizer, ela acaba vendendo bilhete com prejuízo efetivamente. Imagino que o mesmo aconteça com as empresas de táxi aéreo.

Então, faço essas observações para perguntar: há como estabelecer um critério fixo, claro, transparente, como existe na fixação dos preços da importação, de acordo com as regras do GAT, de partes relacionadas? Ou qual seria a dificuldade? Faço a pergunta para que possamos aqui ter alguma orientação de como proceder, se é que é possível haver alguma norma que venha a socorrer tanto a fornecedora quanto a consumidora desse produto neste caso. Isso é para que se evite, daqui para frente, esse descolamento entre o que se pratica no mercado e o que efetivamente está sendo fixado com o PPI. Assim, poderemos ter uma proximidade, uma clareza nesse preço, para que ninguém perca ao final das contas.

Feita essa pergunta, faço uma observação: o *fuel surcharge* não é possível por uma questão jurídica. No passado, tentou-se fazer isso, em todo o mundo isso foi considerado prática cartelizada, inclusive aqui no Brasil. Por quê? Até porque a parte que se fixava como *fuel surcharge*, já que o combustível é parte relevante na formação do preço, acabava sendo fundamental para a própria fixação do frete. Então, essa não é uma alternativa, parece-me, que o mercado vá considerar. Essa ficaria de fora. Então, qual seria uma solução para isso?

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Agradeço a pergunta, Dr. Ricardo. Sé o senhor me permite, quero fazer uma pequena observação antes, quero enfatizar um ponto que levantei em relação à pergunta anterior. Não existe propriamente, para quem produz, uma produção de gasolina de aviação ou uma produção de querosene. Existe uma família médios e leves, e o refinador, o produtor pode buscar o seu melhor mercado. Por isso, a precificação muda.

Se você perguntar: por que a GAV saltou tão mais que a QEV, eu me arriscaria - não sei a razão, não estudei em detalhes - a dizer que provavelmente os leves, as gasolinas, estavam no mercado conseguindo o melhor preço, e isso acabou arrastando no caso da GAV.

A mesma coisa acontece quando você está importando só uma parcela de GAV e o resto está sendo produzido aqui. Tem que se levar em conta que parcela dessa família dos médios, diesel, estou importando também para fazer essa conta. Ou seja: não é tão trivial dizer que importo 10%, 20% ou 30% de um produto e deveria obedecer essa proporção. Eu posso, talvez, não estar importando nada. Isso vai depender de uma outra série de cálculos que fazemos na hora de formar o elenco de petróleo que cada refinaria recebe. Tenho também uma diversidade enorme de petróleo no mercado, com diferentes graus de contaminantes, mais ou menos enxofre, mais ou menos leves, mais pesados, que se adequam de forma diferente ao tipo de *hardware*, ao tipo de refinaria que tenho para processar aquele produto; a partir daí, posso ter um resultado em

termos de um conjunto de derivados ou uma cesta de derivados que aquele elenco de petróleo vai me permitir. Mas, como disse, não é tão trivial fazer a conta por essa fórmula. Esse é um ponto.

Sobre o segundo ponto que o senhor colocou, coloco só mais um parâmetro para apreciação: não é uma característica deste País. Em qualquer mercado, imagino eu, dando pitaco sobre o mercado de aviação, há consequências e desdobramentos das flutuações no mercado de petróleo. Acho que quem vende passagem no Brasil deve sofrer, como o senhor colocou, esse descasamento ou a falta de previsibilidade do que acontece em relação a petróleo tanto quanto quem está no Chile, na Europa ou em qualquer outro mercado internacional. Um conflito em um grande produtor de petróleo vai abalar, com certeza, todos os segmentos. Acho que o tempero que temos a mais, no Brasil, é o descasamento da moeda, a questão cambial. Mas o resto existe, acho. Essa dificuldade de casar a precificação do bilhete com os custos na cadeia, no caso, o combustível para a prestação de serviço, deve ocorrer em qualquer mercado. E em qualquer mercado, existem mecanismos de *hedge*, de proteção, que algumas empresas, dependendo de sua capacidade, podem utilizar ou não.

Imagino que, para segmentos menores, deve ser algo muito sofisticado e talvez muito caro para colocar, mas acredito que é um problema de todo segmento, seja de aviação comercial em qualquer lugar do mundo e de táxi aéreo em qualquer lugar do mundo. A única ponderação que faço, tentando sintetizar, não é um problema desse mercado brasileiro. É isso que estou tentando pontuar. Qualquer agente atuando, qualquer *player*, qualquer mercado que tenha na formação do seu preço o custo de derivado de petróleo está sujeito da mesma forma a esse tipo de dificuldade de prever como o mercado opera para adiante.

O SR. RICARDO BERNARDI - Agradeço a resposta. Para ser bem preciso no ponto onde repousa a minha dúvida, entendo a questão da variação do valor da *commodity*, entendo também a variação cambial, que afeta particularmente o Brasil. No entanto, a minha pergunta especificamente diz respeito àquele componente do descolamento entre o PPI e o valor praticado devido à política pública que se adotou. Haveria como adotar um critério para se evitar, no futuro, um descolamento do preço de mercado previsto no PPI e o preço praticado pela Petrobras no âmbito regulatório?

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Por lei, nós não temos um dispositivo legal que nos leve a praticar preços diferentes. É o contrário: praticar, hoje, um preço descasado está acarretando para a companhia ações não só de outros *players* do mercado de combustíveis, como é o caso do álcool - e há exemplos disso aí -, como está acarretando também a judicialização de outros *players* no caso do refino, como pontuei ali, que é o caso de Manguinhos, como está também acarretando consequências junto aos próprios acionistas da companhia. Ou seja, não existe uma obrigação legal. Volto a dizer: o único caso que a gente tem e que não está totalmente regulamentado e que também, eu diria, talvez seja o combustível de maior impacto na população é o caso do P-13 de GLP, para o qual temos uma resolução do CNPE orientando para que haja uma diferenciação de preços do botijão, que alcança praticamente toda a população de baixa renda. É o único caso que a gente tem. A gente não tem outro dispositivo.

Está desrespeitando... Não estar cumprindo, hoje, um critério, uma metodologia de formação de preços a partir de paridade é desrespeitar a lei, é desrespeitar, principalmente, o acionista, o dono da companhia.

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

Professo Paulus, o senhor tem alguma consideração a fazer?

O SR. PAULUS FIGUEIREDO - Você está perguntando se há alguma maneira de acomodar essa diferenciação, não é? Como companhia aérea, por muitas vezes, levamos muito a sério a possibilidade de importar, primeiro que é mais barato fazer uma proteção cambial do que um *hedging* do que realmente importar o produto. Contudo, há o receio de importar, e, se isso for acontecer um dia, como eu disse, há que ser um consórcio, um grupo de empresas, e combinado, acordado com a Petrobras, porque, se a Petrobras conseguir prever que precisa produzir menos querosene de aviação em determinado período porque há a sinalização de uma importação por um terceiro, talvez isso até acomode melhor os objetivos da empresa. Por outro lado, se as empresas resolverem trazer combustível à revelia do preço ou para tentar conseguir um preço mais baixo, os distribuidores que estiverem envolvidos nisso vão ter um receio de entrar nisso, porque a Petrobras pode baixar o preço. A paridade de importação é uma lógica, mas é também uma conveniência. Eles podem combater, e é natural que eles o façam, porque, se estiver entrando produto e, de alguma maneira, eles estiverem perdendo receita, eles podem abaixar o preço e combater aquele preço.

Então, se fosse para haver alguma solução em que as partes se sentissem melhor por poder negociar o preço com alguém... Porque o fato é que, hoje, a gente não negocia o preço. E, normalmente, um cliente do tamanho da... Nós temos poucas companhias aéreas no Brasil, portanto, as companhias aéreas que nós temos são clientes significativos, conseguiriam comprar de uma refinaria fora um navio. Contudo, e se esse navio chegar aqui fora das especificações? E aí? A Petrobras

já não tinha a previsão de demanda para aquele produto, não produziu e chegou um produto fora das especificações. Então, esse seria um problema.

Outro problema era a Petrobras começar a combater o preço de alguém que começasse a importar com alguma rotina... E não quer dizer que importar seria ganhar dinheiro, porque pagaria mais barato. Talvez não! Talvez não no início; talvez depois de um tempo, depois de um movimento estruturado, duradouro; talvez a companhia fosse olhar que, depois de um ano, conseguiu algum centavo de redução, mas, talvez, ela percebesse que pagou mais caro do que estaria pagando aqui se estivesse comprando da Petrobras.

Então, essa é a insegurança. Primeiro, precisa-se de capital. Então, há de haver empresas que vão dispende o capital para comprar o volume equivalente de um navio - não sei, cinco milhões de litros. É pouco para uma companhia aérea, mas é um volume grande para se comprar de uma vez. A gente compra litro a litro, como eu disse, quando se abastece. Então, primeiro, havia que ter esse capital disponível; depois, ficar sujeito a comprar pior do que se estivesse comprando da Petrobras de fato; e, em terceiro lugar, essa situação da segurança do suprimento, que, a meu ver, é um papel que a Petrobras cumpre, ou seja, querendo ou não, ela garante o suprimento, garante que exista o produto, gostando ou não do preço que se paga.

Então, eu acho que, se isso fosse acontecer, seria uma maneira de o mercado se acomodar melhor com o que acontece, talvez, de fazer isso em concordância com a estratégia da Petrobras, e não tentando combater, porque, talvez, o tiro saia pela culatra.

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

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Não sei nem se eu deveria, mas é só como contribuição. Perdoem-me o comentário. Vou fazer aqui um juízo que não sei se é adequado e, como estou em minoria aqui, com certeza...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Não; o senhora está...

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Não; digo que estou em minoria porque eu vou fazer uma crítica ao pessoal do segmento aeronáutico.

Eu acho que o *business* importar produto não é do segmento aeronáutico. Eu acho que a cadeia... Não dá para falar em mercado desenvolvido, como a gente está tentando buscar em toda essa argumentação, não dá para falar que o mercado será desenvolvido e consolidado, que vai haver precificação de mercado, que se vai seguir lógica econômica, que vai haver competição, enfim, não dá para falar nisso se eu não tiver toda a cadeia, e aqui há um espeço, que é o espaço do distribuidor. Eu acho que esse é um problema a que a gente assiste, em alguns momentos da história da abertura do mercado, é como esses distribuidores atuaram na cadeia.

Eu acho que alguns receios que a gente pode colocar, às vezes, na mesa são, talvez, um pouco exagerados. Se for olhar o histórico de diesel e gasolina, a gente tem momentos em que as distribuidoras importaram diesel, importaram gasolina - neste ano mesmo já ocorreu importação de diesel no Brasil. Isso acontece; isso é do jogo. A Petrobras não perde necessariamente. Eu acho que um agente monopólico - tirando até a Petrobras de lado - acaba perdendo mais dinheiro quando mantém o monopólio do que quando ele tem participação de outros agentes e consegue fazer uma lógica de mercado.

Eu acho que, talvez, a melhor negociação seria direto com as distribuidoras. É acanhado o segmento de distribuição para o setor aeronáutico - são duas ou três distribuidoras hoje -, enquanto a gente tem em torno de mais de 100 para diesel e gasolina.

A gente tem também, na história, práticas que eu diria pouco ortodoxas por parte de um bom número de distribuidoras quando o mercado se abriu. A Petrobras sofreu, por um período, com várias liminares, porque a gente recolhia o imposto por orientação do Governo, mas, quando as distribuidoras resolveram reclamar da questão, a Petrobras tinha que pagar. Aí, nós acabamos afundando com isso um belo prejuízo nessa época.

Mas eu acho que o mercado desenvolvido terá esses agentes cuidando - e, aí, é onde eu peço desculpas ao público: o setor aeronáutico fazendo o melhor na sua atividade aeronáutica, a distribuição fazendo o melhor na sua atividade - e importar é uma atividade da distribuidora na medida em que o mercado se consolida e segue uma lógica econômica. O produtor é o atacadista e não teria que ter a atividade de varejo. Se pegarmos a carteira de clientes, nós temos, em diesel e gasolina, em torno de 140 a 160 clientes; a BR tem oito mil clientes consumidores diretos e mais oito mil de rede de postos. Então, são lógicas de mercado totalmente diferentes, são riscos financeiros totalmente diferentes, são exposição totalmente diferentes, ou seja, eu acho que, aí, cada agente tem que buscar o melhor em termos de concorrência e de competição dentro daquele segmento. E cabe ao Governo fazer o papel de cuidar para que esse fluxo, esse campo de negócios esteja ocorrendo da maneira mais justa e clara para todas as partes.

O único ponto que eu queria ressaltar é que eu acho que há um papel importante do distribuidor, e eu acho que ele é acanhado no caso do segmento de aviação. E, aí, a gente tem pouca importação, tem poucas possibilidades, tem pouco jogo em termos de dar um dinamismo maior para esse segmento.

Desculpem-me mais uma vez.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO - Foi bom, porque isso me lembrou de um ponto em que eu também havia pensado e que estava deixando de falar. Os distribuidores ficam em uma situação cômoda aqui, no Brasil, porque o preço que eles pagam à Petrobras é igual, não há negociação. Então, se um distribuidor não tem desvantagem em relação a outro, para que ele vai tentar negociar com a TAM, com a Gol, com a Azul para comprar um produto lá fora, onde, talvez, ele consiga trazer mais barato do que o preço que ele consegue com a Petrobras?

Então, talvez, um ponto para se pensar melhor seja a precificação da Petrobras para o distribuidor, mas não em relação a se avaliar se a paridade é justa ou não, mas se é correto que o preço seja igual para todos. Talvez sim, talvez não; eu também não tenho essa resposta agora, mas eu sei que esse fato faz com que eles fiquem acomodados e não ofereçam nada diferente para os clientes e, portanto, não busquem uma alternativa como essa de importar.

E eu concordo: não é o negócio da companhia aérea. A Petrobras, se tivesse de lidar com todas as companhias aéreas e com outros clientes diretamente, teria um pesadelo logístico e de planejamento. Eu entendo isso também, mas o fato é que, para o distribuidor, é garantido aquele preço e ele negocia com o cliente final aquela base de preço da Petrobras; porém, o custo e a margem deles não têm emoção, isto é, não há emoção no negócio, não há busca de alternativas fora. E, se a gente olhar os outros dois distribuidores que nós temos, além da BR, vamos ver que os dois são empresas petroleiras tradicionais, que conhecem o mercado tanto quanto a Petrobras, talvez até mais os mercados deles. Mas eles poderiam trazer combustível de algum outro lugar onde eles encontrassem um cenário de preço onde eles enxergassem uma competição real com o preço que a Petrobras praticaria. Todavia, como o preço é o mesmo para os três, não há esse incentivo.

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

Tércio, por favor.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Eu cumprimento os palestrantes. Meu nome é Tércio, sou da Infraero.

Uma coisa me chamou a atenção a partir de duas ou três frases que foram ditas aqui, e tenho ainda uma alegação que eu gostaria de colocar para o Sr. Flávio, no sentido de que ele possa esclarecer um pouco mais.

Quando o Paulus, agora, recentemente, acabou de dizer que é muito cômodo para as distribuidoras - e foi exatamente essa a expressão usada -, ou seja, que as distribuidoras têm uma grande comodidade, eu gostaria de substituir a expressão - e me perdoe, Sr. Paulus -, para dizer que, em vez de comodidade, devemos chamar isso de cartelização. Eu acho que, talvez, essa seja a palavra mais adequada quando se tem o monopólio da Petrobras, diversas empresas distribuidoras e acontece aquilo que o Ênio do táxi aéreo estava dizendo e que eu, como aeroporto, enfrento muitas vezes: em vários aeroportos, não só o táxi aéreo mas principalmente empresas aéreas deixam de abastecer porque há uma diferença de preço, como, por exemplo, vamos dizer assim, entre Londrina e Maceió, onde há uma diferença de preços, como entre Campo Grande e qualquer outro aeroporto. Então, isso afeta, inclusive, o nosso faturamento, porque nós deixamos de arrecadar, às vezes, em locais onde nós teríamos melhores condições e melhor atendimento para isso.

E me chamaram a atenção também outras duas frases - uma dita pelo Sr. Flávio e outra pelo Sr. Paulus - no seguinte sentido: a Petrobras ajusta os seus preços pelo preço praticado naquele dia no exterior - acho que foi o senhor que disse isso. E o Paulus disse preços com diferentes ofertas. Mas, em cima disso tudo, eu gostaria de colocar uma palavra que eu acho que define, de modo mais eficiente, aquilo que se restringe à oferta dentro do mercado. Como nós teríamos condições de ter conhecimento do que representa, como o senhor disse com relação às empresas aéreas e eu reputo com relação à Petrobras e as suas distribuidoras... Qual é o custo que faz com que, no aeroporto lá de Belém ou de Rondônia, ou de qualquer outro lugar do Nordeste ou até mesmo no Sudeste, existam margens de preços para o mesmo produto com tamanha grandeza?

Essa é a minha colocação.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Dr. Tércio, se eu disse que a gente reajusta diariamente, eu peço desculpas...

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Eu não disse que o senhor reajusta diariamente; eu disse que a Petrobras pratica, na sua formação, os preços daquele dia que ela adquire lá fora. Foi isso que o senhor falou...

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Eu peço desculpas da mesma forma, porque não é assim. A gente monitora diariamente os preços em diferentes frentes, em possíveis frentes de importação. A lógica de reajuste de preços depende da cesta de produtos que estou considerando; vai depender de uma média móvel de x meses antes ou de um mês anterior. Eu pego uma média de como se comportou aquele preço no período anterior e, a partir desse comportamento, a gente alinha o preço que a gente pratica naquele momento. Essa é a dinâmica da precificação. Não é diário. O diário que eu havia mencionado é o caso da Austrália, como eu havia mencionado. Aliás, diversos outros mercados fazem ajustes diários. A nossa prática não é a do ajuste diário. A gente tem distorções inclusive. O GLP, por exemplo, no P-13, que a gente reajustou no dia 1º de setembro passado, estava há 12 anos sem reajuste no seu preço. E esse é um produto que a gente está tentando trazer também para a questão da paridade.

Mas volto a dizer: a gente segue um período anterior, a gente monitora diariamente e, com base também no comportamento do câmbio, que é um parâmetro dessa conta, a gente forma o preço de venda. Então, se eu passei a ideia de que era diariamente, peço desculpas. O monitoramento, sim, é diário, para dar base para a gente fazer essa formação de preço.

Pelo que a gente mostrou naqueles dois gráficos ali, a gente não tende a distorcer; pelo contrário, a gente tende até a andar, como é o caso do QAV - a GAV está ficando assim também -, com uma certa defasagem de um mês em relação a como o mercado vem se comportando. Isso é o que a gente tem hoje como resultado desse monitoramento e acompanhamento do preço de paridade internacional, a importação.

Não sei se fui...

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Eu só queria que o senhor detalhasse um pouco mais sobre como é a formatação do custo que sai da Petrobras, da indústria, e que vai para as distribuidoras, dado o diferencial de preço que existe entre as várias distribuidoras.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Eu não posso responder pela diferenciação de preço das distribuidoras. Aí é como elas formam os seus preços. O que eu estou dizendo ao senhor é como a gente forma o nosso.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - E a Petrobras, como monopólio, não tem como interferir nisso ou, pelo menos, dizer que está abusivo esse preço?

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Não; esse não seria o papel da Petrobras. Há órgãos de regulação e órgãos de defesa da concorrência. Se há, suponhamos, dentro de um determinado segmento, um conjunto de empresas que adotam uma prática abusiva, não é papel do atacadista fazer...

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Seria o papel da ANP, então?

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Provavelmente do SBDC, o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência. Eu acho que a ANP atua como braço técnico do SBDC para fazer estudos técnicos e avaliações para ver se ocorrem ou não práticas abusivas. Eu não sou especialista na matéria de regulação para afirmar que seja ou não a ANP o órgão ou qual seria o caminho como se dá essa fiscalização, mas eu acredito que a ANP é o braço técnico e o SBDC é o conjunto de órgãos que deveria acompanhar questões dessa natureza.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO - O meu comentário é no sentido de que tem de haver algum investimento - investimento de tempo e um pouco de investimento de dinheiro - para coletar informações, Eu tinha essas discussões com colegas do braço de táxi aéreo da empresa em que eu trabalhava, onde também havia um comodismo por parte dos compradores no táxi aéreo.

Eu não sei exatamente a gasolina em que a Petrobras se baseia lá fora para fazer isso, mas eu tenho uma noção; eu sei que a gente teria de pagar por uma publicação, porque não é um preço público. Apesar de conseguir alguma coisa no Google ou no Yahoo, para fazer isso com constância, a gente precisaria receber essa publicação todos os dias, registrar os preços todos os dias, registrar a cotação do dólar, ou seja, registrar o câmbio e, no final de um período, com a média móvel que ele comentou, a gente determinaria a variação de preço.

Por exemplo, se hoje custa R\$5,00 o litro da gasolina de aviação, desses R\$5,00 já se teria uma ideia de quanto representa o produto, para começar a separar qual é a parte da Petrobras e qual é a parte do distribuidor. Na parte do distribuidor, de igual maneira, a gente consegue com bastante precisão avaliar os custos dele. A gente consegue fazer cotações de fretes sabendo de onde vem o produto, sabendo da estrutura que o fornecedor tem, qual o número de funcionários, quantos caminhões tem, o frete do terminal do fornecedor até a base, o aeroporto etc. Claro que eles têm o preço deles, porque eles negociam em volumes e condições diferentes, mas, basicamente, qualquer pessoa consegue a cotação de um frete com uma empresa que transporte produto similar ou o mesmo produto.

Dessa maneira, depois de algum tempo de exercício, nós vamos saber se os R\$5,00 são abusivos mesmo ou não.

Eu fiz muito esse exercício com 50 aeroportos, que eram os aeroportos sob o foco da empresa em que eu trabalhava. E se pagava uma diferença de 50 vezes a mais o preço, não o preço do produto todo, mas só o preço da parcela do distribuidor, por exemplo, em Guarulhos contra Macapá. Era de 50 vezes a diferença! Mas, quando se descobria o custo do produto para chegar lá, realmente, observamos que não era para ser 50 vezes, mas 40. E isso a gente conseguir combater e negociar. Então, eu acho que se tem de ter esse trabalho de formar uma base de argumentação com os distribuidores, porque, como o senhor disse, se estão deixando de abastecer, ele está deixando de vender de qualquer maneira. E eu não acredito que ele está no aeroporto esperando o negócio fechar. Se tivesse tomado essa decisão, talvez ele já teria saído. Agora, se, realmente, há um abuso, eu acho que, com essa lógica, com dados, é uma maneira boa de tentar enfrentar.

Talvez eu esteja até falando de uma coisa que já foi feita e que vocês estão até cansados de fazer, mas, na época em que eu cuidei disso, nós conseguimos bastante retorno.

Como, realmente, não é um preço público, não é um preço que aparece no Jornal Nacional nem está na placa do lado de fora do posto de gasolina, de tal modo que todo mundo passa e sabe quanto estão cobrando, ou seja, realmente, para descobrir a gasolina em que a Petrobras se baseia - e ela também não é obrigada a dizer -, há algum trabalho e um pouco de investimento, mas a gente consegue testar algumas gasolinas que fariam sentido a gente se basear e, tentando aproximar daquela precificação que ele gera, tentar separar qual é a parte de cada um.

Estou apenas relatando uma alternativa, uma experiência que funcionou. Eu sei que não é fácil, que não vai funcionar com pequenos volumes ou talvez, como eu disse, porque na época, os meus colegas da aviação geral tinham também um certo comodismo, porque eles falavam assim: "Bom; mas também eu peço para o caminhão dele ficar o dia inteiro ao lado do avião, porque eu não sei a que horas eu vou precisar abastecer". Então, quer dizer, ele tem ali o custo de uma pessoa e de um caminhão...

Quer dizer, ele tem o custo de uma pessoa e de um caminhão, mas a companhia aérea não tem, porque, ela tem o cronograma exato dos abastecimentos e consegue otimizar e distribuir a força de trabalho, os equipamentos, os investimentos em equipamentos.

Tem uma parte que é uma conveniência em que a aviação executiva se baseia - e, realmente, não tem a rotina que tem uma aviação regular na companhia aérea -, mas tem essa parte de não ter acesso ou não ter ido buscar acesso a essas informações de mercado internacional de que produto em que a Petrobras está se baseando para gerar o preço, para começar a discutir com o distribuidor e entender qual é a parcela do distribuidor naquele preço final.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Passo a palavra, então, ao último inscrito.

Mais algum? *(Pausa.)*

Então, passo a palavra ao Sr. Respício do Espírito Santo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O senhor se inscreveu, Geraldo?

O SR. GERALDO VIEIRA - É que eu acho que esse tema é impertinente em termos de mercado. A questão é estruturar uma opção do Estado brasileiro por estatizar o setor e admitir alto grau de concentração na distribuição. Então, penso que estamos aqui a propor remédios que não vão curar as doenças que estamos apontando. Não é matéria da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Isso foi aprovado entre os membros, a convocação, aliás, desculpem, perdoem, o convite para o debate, até mesmo porque estamos tentando definir uma política pública para o setor, se for possível isso dentro do novo código. Por isso, são interessantes as coisas que estão sendo colocadas aqui, no meu ponto de vista, obviamente, divergentes, mas respeito a colocação do senhor.

Respício, por favor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Boa tarde, Presidente. Boa tarde, Sr. Flávio. Boa tarde, Sr. Paulus. Obrigado pelas considerações até agora.

Os senhores me desculpem a ignorância, a completa falta de intimidade com o tema. Então, vou ser bem didático na minha dúvida para os senhores me ajudarem a compreender. Talvez, o nosso telespectador, o pessoal na internet, os ouvintes em geral também tenham a mesma dúvida.

Sr. Flávio, naquele famoso gráfico QAV/AVGAS, e estou com ele aberto na tela, hoje, temos alguma coisa na casa de preço Petrobras/petróleo, que vende para a BR Distribuidora, que vende para a Raízen e para a BR Aviation, a AirBP, temos alguma coisa na casa de R\$1,8 mil/m3, o preço.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Alguma coisa na casa dessa ordem de grandeza: R\$1,8 mil/m³.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Talvez um pouco mais baixo que isso.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - O.k. Vamos nos basear nos R\$1,8 mil/m³ em uma ordem de grandeza.

Aqui vem a minha dúvida, e talvez esteja na linha que o Geraldo acabou de falar quando disse "não vou falar porque..." Se o preço da Petrobras Petróleo para as distribuidoras de combustível, que são essas três, e concordo com o Dr. Tércio quando diz que operam em uma deliciosa cartelização, se esses R\$1,8 mil/m³ vira R\$4 mil/m³... Estou tentando fazer o preço por litro: R\$1,80, que a Petróleo vende para as distribuidoras, e R\$4,00, que as distribuidoras vendem em média para o cliente final, a empresa aérea, o táxi aéreo, o que seja, e, dependendo da demanda e da localização, há um desconto ou um produto mais caro, como o Dr. Tersio e o Comandante Enio falaram também. Então, esse R\$1,80 vira R\$4,00 por litro. Essa diferença eu coloquei como lucratividade das distribuidoras, mais do que justo, eles não estão aqui para fazer nenhuma caridade; um componente de monopólio que algumas têm em determinados aeroportos; um componente de cartelização das três; a própria demanda, que vai variar, as quatro grandes empresas aéreas brasileiras talvez tenham um valor, um poder de negociação muito maior do que um táxi aéreo e muito maior ainda do que o piloto privado, o que tem sua aeronave. Vamos ter também os impostos federais, as CIDEs da vida, e os estaduais, os ICMS da vida, e tudo o mais para chegar aos R\$4,00.

Estou tentando entender como saio de R\$1,80 para chegar a R\$4,00 ou R\$5,00 por litro.

No caso, Sr. Flávio e Sr. Paulus, é isso?

O SR. PAULUS FIGUEIREDO - Dos R\$4,00, provavelmente, já tem R\$1,00, de ICMS, 25%. Nesse exercício, temos, então, R\$3,00 contra R\$1,80. Falta R\$1,20.

Hoje, eu trabalho em uma empresa de biotecnologia...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Faltam R\$2,20.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO - Fiz uma cotação de frete de São Paulo para Recife e foi R\$0,40, que não dá para comparar muito se não determinarmos de onde vem o produto que está abastecendo esse aeroporto. Então, fica R\$1,80 nessa conta, já que estamos aqui conjecturando. Nos R\$1,80, temos basicamente custo operacional do distribuidor. A CIDE no querosene é zerada.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - No AVGAS, não?

O SR. PAULUS FIGUEIREDO - No AVGAS, não tenho conhecimento. No querosene, tenho certeza que é zero.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Dr. Respício, estou com uma apresentação que, acho, foi feita nesse fórum de 10 de julho de 2012, do Dr. Alisio Vaz, do Sindicom, que é a associação que congrega os distribuidores de combustíveis. Foi em 2012. Acredito que os números podem ter mudado, mas as proporções do que o senhor está falando devem ter sido respeitadas. Como não atuo na cadeia da distribuição, quais são os custos e como se formam esses preços, vou me basear no que está aqui.

Aqui, o custo de refinaria significava 52% do total, guardada alguma desproporção, alguma variação de margem, tributo que seja colocada. Acho que o senhor está colocando em termos de R\$1,80 para R\$4,00, e talvez se consiga explicar isso a partir desse quadro, que acho que é uma apresentação que a Casa deve ter. É o eslaide nº 9 dessa apresentação de 2012. Eu não teria muito o que comentar a não ser dizer que, considerando 100% esse valor de R\$4,00, 52%, pouco mais de R\$2,00, poderiam ser creditados à refinaria e o restante são custos que decorrem da distribuição, ou seja, da refinaria até o consumidor final.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - O.k. Obrigado.

Então, seria mais ou menos, trabalhando novamente com a ordem de grandeza, 50 e 50.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO - Cinquenta e cinquenta.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - O.k.

Eu já, então, passo para o Sr. Paulus, e vamos pensar um pouco na linha, agora, do que o Ricardo Bernardi propôs e analisar algumas ideias aqui.

O senhor sabe se existe algum óbice legal, jurídico para o Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo junto com a associação representada aqui pelo Sr. Enio ou, então, em uma dimensão maior, existe algum óbice do seu conhecimento para que eles constituam uma distribuidora de combustível?

O SR. PAULUS FIGUEIREDO - Impedimento legal para constituição da distribuidora? Não. É uma empresa que vai se tornar uma associação que instituiria uma outra empresa.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - O.k.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO - A AirBP no Brasil passou a existir em 2005. Foi uma nova entrante em algum momento. Não tem nenhum impedimento para entrar.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - É aquela velha história: a quebra de paradigma. A Delta quebrou o paradigma comprando uma refinaria. Comprou uma refinaria inteira nos Estados Unidos. É óbvio que estamos falando em outro mercado, em outras condições, em outro arcabouço jurídico, em "n" outras variáveis que nós temos e eles não ou que eles têm e nós não.

Só isso, Sr. Presidente. Estou bastante satisfeito com a apresentação do Sr. Flávio e com os comentários do Sr. Paulus. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Há mais alguma inscrição? (*Pausa.*)

Nesse caso, gostaria de fazer uma pequena colocação. Como operador, como pessoa que se considera razoável conhecedor da Amazônia e de outras paragens no Brasil, vejo muitas vezes a necessidade de se fazer uma política reversa ou algo do gênero, uma vez que, no meu ponto de vista, assim como colocado pelo Enio, o combustível chega mais caro onde deveria chegar mais barato. Existe a ANPP, mas não sei se a ANPP pode fazer políticas públicas, se pode atuar diretamente nesse sentido, assim como a Anac de certa forma não age diretamente na fabricação de uma política pública. Vejo que falta política pública para o setor de combustível que promova a aviação.

Pois não.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Em parte, concordando com o Presidente, fica aquela pergunta: quem vai pagar por isso? Esse é o "x" da questão. Talvez a política pública não exista por isso. Não advogo a favor do Governo, apesar de pertencer a uma unidade federal, a Universidade Federal do Rio de Janeiro, ou contra o Governo, mas talvez seja isso que esteja na cabeça dos nossos técnicos. Quem vai pagar a conta? Será o Executivo decolando de Congonhas e indo para Santos Dumont? Será a família viajando a lazer de Porto Alegre para Fortaleza? Será o produtor? Será o distribuidor? Um ou mais grupos vão pagar a conta. É aquela velha história: o idoso, o estudante uniformizado, o portador de necessidades especiais têm acesso gratuito ao ônibus. Negativo! Alguém está pagando por ele! O "x" da questão é esse. Talvez a grande dificuldade da política pública seja que quem vai pagar: alguém que está nos assistindo, como passageiro; nós, não como estudiosos, empresários, consultores, profissionais, mas como passageiros; ou outro alguém. Talvez a grande equação seja quem vai pagar esta conta. Até mesmo acessar dentro de uma suposta democracia que estamos vivendo no Brasil: vocês estão dispostos a pagar? Eu dou o meu testemunho agora. Eu não estou disposto a pagar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Alguém tem que pagar a conta. Concordo.

A FAB, na década de 70, o Tracajá, que era um esquadrão aéreo, operava com os Catalinas. Eles atendiam 140 municipalidades, regiões no interior da Amazônia. Obviamente, havia a questão do combustível subsidiado ou não, negociado pela Força Aérea, que negocia diretamente o preço e atendia essas 140 localidades. São brasileiros que estão perdidos, talvez não dessem 10 mil pessoas. Eles deixaram de ser atendidos. Praticamente, essas comunidades, esses *links* desapareceram. Eu vejo acontecer muito isso no Norte também, onde realmente essa última ponta está desaparecendo. Não sei se é necessária a integração de um País, também não sei se tem uma função pública uma empresa pública, não sei como ela pode fazer a questão... O interessante é que podemos discutir isso aqui agora. Acho que isso é também um pouco de democracia. Há contas que saem caras. Há contas que saem mais baratas. O que pode ser caro também? Perder a integração? Perder um sistema que está acontecendo?

Respício, por certo, não entendo essa precificação de combustível. Estou vendo o resultado que acontece no final. O Paulus colocou que, em 2012, e isso continua agora, um preço está sendo comprado no exterior como se já fosse um preço precificado ao consumidor, é internalizado no Brasil e isso tem um fator "x". É feito assim porque é feito no mundo inteiro.

Entendemos uma empresa pública que tem que ter lucro e tem sócios privados, mas também temos uma função social que o Governo tem que cumprir. Agora, a política pública que o Governo tem que cumprir, esse é outro parâmetro.

Respeito o Enio e o Geraldo, que fizeram a colocação. Seria muito importante que pudéssemos partir de um denominador comum e que realmente achássemos uma solução que realmente verificasse não só quem vai pagar a conta, mas também o que vai ficar mais caro para o Brasil.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Se pudéssemos traçar alguns paralelos, que, pela definição, só se encontram no infinito... Temos comunidades extremamente longínquas em países muito adiantados e muito ricos. Falando dos Estados Unidos, Alasca, Montana. Do Canadá, nem se fala. Se partirmos para a Europa, países muito pequenos, que cabem facilmente dentro dos nossos Estados brasileiros, também possuem comunidades longínquas, que não são servidas pela aviação regular e aonde só o táxi aéreo chega. Vamos falar de Finlândia, Noruega, Suécia, Irlanda, Islândia, Austrália, Nova Zelândia. Vamos brincar pelo mundo afora.

Em um ponto, concordo plenamente com o que o Sr. Flávio falou. Os nossos problemas não são só nossos. São de vários lugares do mundo. A previsibilidade que nós não temos ninguém tem. Vamos a eventos da IATA em que todas as empresas aéreas estão reclamando dos preços de combustível. Eles não têm uma Petrobras nem a cartelização dos nossos três aqui, mas reclamam da mesma forma. Não estamos sozinhos. Isso não é uma jabuticaba. Com certeza, não é uma jabuticaba.

Concordo também que tem que ter política pública, talvez voltar a pensar na assistência, já que não temos uma comunidade de 500 moradores, como uma cidadezinha bem distante do Alasca, que tenha condições de pagar a um táxi aéreo para levar vacina, outros medicamentos, mantimentos. Eles têm condições; nós, não. Talvez, para essas comunidades que sejam identificadas, se prover ou uma licitação especificamente voltada para o táxi aéreo, dado que a aviação de maior porte não tem como chegar àquela pista, por motivos operacionais da própria aeronave, ou então voltar com a ideia, e foi operacionalizada durante muitas décadas no Brasil, do Correio Aéreo Nacional com a parte social da Força Aérea Brasileira. Sendo Força Aérea Brasileira, como ela não imprime nota, nem nada, não tem a própria casa da moeda, todos nós, como sociedade, vamos pagar. Assim, eu concordo. Se for a Força Aérea Brasileira, se for por um regime de licitação muito bem estudado, muito bem ponderado, eu concordo que o meu imposto vá financiar a operação de levar vacina, mantimento para a comunidade de não sei onde, no interior de Mato Grosso, Pará, Roraima, Amapá e tudo o mais. Assim, eu concordo plenamente. Como cidadão, acredito que esse tem que ser o ônus de um governo, não importa se municipal, estadual ou federal. Estamos aqui falando basicamente na instância federal. Nesse caso, sim, como cidadão, pode colocar o meu imposto nisso, porque eu assino embaixo. Gostaria muito que isso fosse feito pelo motivo social. Agora, tem que ser muito bem elaborado, se for uma política voltada para contratar o serviço de um privado. Se for pela Força Aérea, na minha opinião, está ótimo.

Agora, voltando, concordo que tem que ter uma política pública, mas não concordo que eu, como cidadão, tenha que subsidiar o combustível ou alguma coisa para integração de Amazônia e tudo o mais.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Já está na hora do almoço. Não vamos mais polemizar esse ponto, afinal de contas a empresa pública tem sócios, particulares e interesses. Obviamente, se uma política pública fizer parte da política da empresa, talvez caiba uma discussão mais profunda e de resultado, que é o que eu espero que aconteça, porque, de 2012 para cá, não avançamos muito nesse ponto.

Sr. Enio, sei que talvez o senhor não esteja satisfeito com algumas respostas, mas espero que esteja satisfeito com as colocações, uma vez que foi seu requerimento.

Mas também, Enio, gostaria de cobrar uma coisa do senhor sobre os táxis aéreos e os sindicatos dos táxis aéreos - e o Antônio Ivaldo está aqui e o Volnei de vez em quando fica aqui. Muitas vezes os dados pedidos para as empresas de táxi aéreo não são fornecidos. Acho que o senhor deve padecer desse negócio. Vejo a situação em Belém para a questão do ICMS e vejo em outros Estados. Pedimos para as empresas que forneçam dados e elas não passam. Acho que isso pode ser uma bandeira, uma sinergia de uma associação e de um sindicato, porque é uma questão que está sufocando essas empresas.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA - Concordo. O empresário está desacreditado, não tem ânimo nenhum para prosseguir. É uma questão até de mudança de cultura, o que demora um pouco.

Aproveito para registrar que concordo com a postura do Dr. Respício. Alguém tem que pagar o preço, e é o Governo que tem que ver. Por que ele concentra só no Sudeste? Por que não teve uma política antecipada?

Quero deixar, Sr. Presidente, registrado um ponto, e não sei se teríamos dispositivo nesta Comissão para o CBA ser implementado. Como é o caso da Anac, do Decea e de outros com relação à tarifa e agora com relação à Petrobras, ficam, oito, dez anos, por uma gestão que eu não diria gestão temerária, mas deficiente, sem conduzir adequadamente os preços e, de repente, querem despejar de uma única vez ou em um período muito curto o repasse, o reajuste, o realinhamento

desse preço. Se ficou oito anos sem fazer isso, que fique oito anos para fazer o repasse também, para que ele passe a fazer as coisas adequadas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Então, senhores, vamos retornar às 14h. Vamos suspender os trabalhos. Agradeço a presença do Sr. Flávio Santos, da Petrobras, e do Sr. Paulus. Retornamos às 14h porque temos os reclames da nossa Relatora.

Obrigado!

(Iniciada às 10 horas e 55 minutos e suspensa às 12 horas e 47 minutos, a reunião é reaberta às 14 horas e 34 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, retornando às atividades da Comissão, gostaria de passar alguns conclames aqui da nossa Relatora. Até mesmo, estou aguardando aqui uma ligação, um *feedback*, mas, pelo avanço da hora, estou preocupado.

A situação é a seguinte: já paramos a fase do envio de contribuições para que fossem feitas as alterações e atualizações da lei.

A professora está tendo um trabalho muito grande, principalmente em relação às contribuições feitas, sendo que, no último dia, na última hora, ela recebeu mais de 100 contribuições, e, obviamente, é preciso dar-se um tratamento democrático a isso. Temos de passar a inserir esses textos dentro das tabelas de contribuições. Temos muitas contribuições de sindicatos, contribuições de particulares, de associações, e a professora praticamente agora empenhou 24 horas de seu tempo para isso.

Estava conversando com alguns membros aqui e com a própria professora - estou até esperando, como falei, uma ligação para conversar com ela ao vivo - em relação... Nós teríamos uma reunião no dia 2, quando é feriado. Aí, não haveria interesse por parte da Comissão em fazer uma reunião, por exemplo, até o dia 9. Nesse caso, obviamente, daríamos a ela um lapso para trabalhar bem o texto. Ela está recebendo apoio inclusive de membros da Comissão para fazer isso.

Temos uma proposta para que seja marcada então uma reunião para o dia 16, contígua ao dia 17, porque teremos não apenas a tabela de contribuição, mas também, provavelmente...

Opa, a professora está na linha. Vou suspender por um momento, só para... *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, acabei de conversar com a Relatora, que me disse que tem condições de, nesta semana, amanhã ou depois, nos passar a tabela com as contribuições finais, O. K.? Todos terão acesso à tabela e poderão ter esse material à disposição.

Ela concorda que dia 16 seria um prazo razoável para se ter um relatório final ou algo muito próximo a isso, pelo menos a planificação de ideias.

Segundo a proposta do Respício, viríamos aqui para termos uma reunião ordinária no dia 16 e, se for o caso, reservamos também o dia 17. Ficaríamos aqui nos dias 16 e 17 para, então, tirarmos nossas dúvidas, discutirmos, planificarmos e ver se conseguimos concluir o quanto antes essa parte.

É isso, Respício?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Boa tarde, Presidente. Boa tarde a todos.

A minha proposta é ficarmos aqui nos dias 16 e 17, tendo recebido, pelo menos uma semana antes, o texto sugerido pela relatoria da Comissão, para chegarmos aqui no dia 16 já e começarmos o trabalho efetivo artigo a artigo, tema a tema.

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

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Para já mergulharmos no trabalho mesmo, inclusive com troca de uma coisa aqui, de outra coisa ali, um rito normal, mas não podemos receber o texto no dia 16 quando chegarmos aqui. Isso não.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bem, eu acredito que a professora possa ter algo parecido com um relatório. Posso conversar com ela, para vermos os andamentos - como está o pessoal em São Paulo - e trazermos isso até, pelo menos, a semana anterior ao dia 16.

Eu não posso fechar uma data em cima dela, até mesmo porque, às vezes, ao se colocar uma data, um compromisso, isso acaba estressando muito mais a pessoa. Sei que a professora é competente, é razoável e, com certeza ela vai fechar isso antes. É uma impressão que eu tenho.

Eu gostaria de registrar a presença aqui do assessor parlamentar da Anac, Sr. George, e também do nosso amigo, Coronel Guzman, que sempre nos recebe muito bem lá e encaminha todas as situações em que haja pendências.

Sejam bem-vindos à Comissão, cujas presenças gostaria de registrar.

Pois não. Quer fazer uma colocação, Sr. Geraldo? (*Pausa.*)

Depois, o Prof. Respício.

O SR. GERALDO VIEIRA - Eu acho que a professora vai ficar com pouco tempo para produzir um texto e entregá-lo até a reunião do dia 16. Eu acho também que o texto deveria... Talvez, no dia 16, ela possa apresentar o relatório com uma proposta de texto inicial, para que, então, a partir dessa proposta, seja dado um prazo para os membros da Comissão apresentarem modificações a esse texto, sob a forma de emendas.

Hoje é dia 26; segunda-feira que vem é feriado. Acho que ela consegue produzir uma tabela com todas as propostas, pois é complicado também fazer a tabela com todas as propostas, comparando umas com as outras, colocando-as em colunas. Então, creio que o ideal seria ela fazer, digamos, um substitutivo, pegando todas as propostas, produzir um texto - não trazer uma tabela - e apresentar as justificativas num relatório sucinto. A partir da análise desse texto, iniciáramos o processo de aperfeiçoamento, mas sob a forma de emenda, para a Comissão discutir.

Suponham que o texto tenha 300 artigos e que haja uma proposta de alteração de 50. Nós não precisamos discutir os outros 250 artigos sobre os quais não houve proposta de aperfeiçoamento. Eu creio que, assim, o produto final do trabalho da Comissão acaba tendo melhor qualidade; há melhor oportunidade para se discutir aquilo que não é aceitável.

Então, parece-me que o papel da relatoria é produzir um texto. É este o papel da relatoria: comparar os textos, optar por um e trazer esse texto para cá. Ela deverá justificar as propostas que eventualmente não forem acolhidas, e esse texto será o texto que a Comissão poderá emendar, sendo feita uma discussão final antes do encaminhamento da proposta final.

Eu mesmo digo isso, porque dediquei sexta, sábado e domingo, o dia inteiro, a examinar a proposta do Sipaer (Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), que mexe pouco com o texto hoje em vigor, mas que continha duas questões, uma vinculada à quebra do sigilo que entrava em matéria constitucional, em que se admitia que o investigador do Sipaer pudesse ele, *de moto proprio*, requisitar informações, fichas médicas, informações bancárias, telefônicas e de dados. Portanto, eles conseguiram produzir e trouxeram para nossa apreciação uma proposta que importava na quebra do sigilo bancário ou telefônico de qualquer passageiro que estivesse eventualmente no cenário do acidente.

Então, matéria constitucional que tive de demandar, examinando decisões do Supremo, voltando a reler a Constituição.

Foi trazida outra proposta, da criação de um fundo para determinação de uma receita específica para financiar as atividades do Sipaer, que também é insubsistente do ponto de vista constitucional e legal, além do que incompleta porque não previa e não regulamentava a proposta... Não previa, não. Previa um fundo chamado Sipaer, sem que fosse atendidas as exigências constitucionais.

Também tratei de examinar as propostas do Dr. Ricardo no que se refere aos capítulos iniciais do contrato de transporte aéreo. Há ali questões que têm de ser aprofundadas e debatidas. O Dr. Ricardo fez um trabalho excepcional, representa um avanço efetivo no tema, mas, de outro lado, eu senti necessidade de checar e atualizar as decisões dos tribunais sobre matéria específica, as últimas decisões das cortes especiais, do STJ, do Tribunal de Justiça de São Paulo...

Enfim, é um trabalho demorado, que requer esforço enorme de interpretação, consolidação e sistematização. Usei os relatórios apresentados com as contribuições dadas, mas as planilhas da forma como estão apresentadas, como foram encaminhadas, sequer estão permitindo comparações rápidas.

No caso do Sipaer, por exemplo, tive de examinar uma planilha em que havia três vezes a repetição do mesmo dispositivo, do mesmo artigo, numa matéria limitada, que é só o Sipaer, o sistema de investigação. Isso me consumiu três dias inteiros. Então, não é um trabalho trivial, não é um trabalho fácil, não é um trabalho rápido.

Portanto, na minha opinião, a professora terá... Colocar em planilha é fácil. Olhar para a planilha e extrair isso dela compatibilizando um projeto, um início, uma primeira versão do projeto é muito complicado.

Então, acho que deveríamos, pela minha proposta, facultar à professora que tem esse trabalho apazado para 16 de novembro - em tese, se for possível ela terminar até lá - que, depois, se ela conseguir produzir um texto... Não fazer comparação entre propostas. Então, ela o traria, e nós teríamos um prazo ainda para oferecer emendas e melhorias a esse texto. Portanto, não creio que antes do dia 23...`Precisaríamos de um prazo até 23 de novembro para oferecer propostas, digamos, em cima do anteprojeto que ela traria para a Comissão.

Penso assim. Acho que não dá para fazer tudo tão rápido.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - No caso, não seriam propostas. As propostas já estão lá. A questão agora seria equalizar o que foi proposto pela Comissão; as contribuições externas que tivemos, que ainda não foram passadas todas, pela quantidade que houve.

Teremos um texto da Relatora, e ela vai passá-lo do modo mais equalizado possível dentro das propostas existentes. Por certo, antes de esse texto ser votado, ele será encaminhado para a Consultoria Legislativa do Senado. No entanto, ele precisa ser aprovado por nós, pelo menos pela maioria. Se não for aprovado - se parte do texto contempla um, mas outra parte não contempla, e há uma dissonância -, corre-se o risco de todo esse trabalho cair por terra, e a coisa simplesmente não existir.

Então, não seria questão de se fazer proposta, mas, sim, de escolher entre as propostas, entre aquelas que já foram encaminhadas. Quer dizer, eu sei que o Bernardo tem uma proposta, o Honorato tem outra e, obviamente, o Tercio. Cada uma aqui pode ter opiniões divergentes sobre um mesmo tema, como já vem acontecendo. E vamos ter de chegar, dentro dessas propostas, numa maioria, aqui dentro da Comissão, para votarmos. O. K.? Então, é assim que funciona. Quer dizer, só repisando, não teremos novas propostas, mas apenas aquelas cujas contribuições já recebemos, que tenham cabimento legal obviamente e que tenham espelho legal. Acho que é mais ou menos isso.

Então, vamos lá. No dia 16, podemos nos reunir, esperando que ela possa ter produzido um texto. Ela disse que, em tese, pode ter esse texto. Por certo, a partir do momento em que esse texto for entregue, nada mais legal e justo que possamos ler as propostas, tudo o que foi encaminhado, para que, então, possamos votar dentro dessas propostas. E aí, por certo, um prazo é necessário.

Pois não, Prof. Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Presidente, permita-me discordar de nós não estipularmos um prazo. Se nós tivemos prazo para uma infinidade de coisas aqui... Alguns poucos não conseguiram cumprir esse prazo, mas a extensa maioria de nós conseguiu, por que não impor um prazo para a relatoria? Eu não sou nem um pouco simpático à ideia de que "muito provavelmente será elaborado", de "quem sabe será elaborado", de "talvez venha aqui com o elaborado"... Não gosto nada disso, não. Acredito que prazo é muito importante, até mesmo para pressionar, no melhor sentido da palavra.

Então, eu bato na tecla de que nós temos que ter prazo, mesmo que o prazo se estique um pouco mais.

Por exemplo, no que o Geraldo falou, no que você reconsiderou, no sentido de colocar mais considerações, não de ter pensado outra coisa, uma alternativa que podemos ter é a Relatora vir aqui no dia 16 com um texto-proposta, discorrer o texto, até mesmo no sentido que o Geraldo falou: "olha, praticamente pacificado, vamos nos pacificados, nisso, nisso, nisso..." Beleza. Apresentou. Foi uma apresentação. "Agora, nos não pacificados para os quais há várias correntes diferentes. Várias correntes diferentes são estes aqui: esse, esse, esse, esse, esse, esse tema nesse, nesse, nesse, nesse, nesses artigos..."

Eu acredito que só nisso uma manhã e uma tarde já se vão embora, no melhor sentido da palavra. Investimos uma manhã e uma tarde.

Aí ficamos... Todo mundo vai para suas residências, trabalhos, etc, e, na semana seguinte, aí, sim, seria a convocação da nossa Comissão, na segunda-feira e na terça-feira, para nós já começarmos a atacar, por exemplo, o que o Geraldo falou. Teríamos uma semana de prazo, a Comissão inteira, para sugerir emendas. "Ah, aqui está escrito assim: barbas louras e azuis. Não é melhor colocar barbas de todas as cores? Alteração da Comissão: barbas de todas as cores". Ou seja, a Comissão entende que barbas de todas as cores seja colocado como uma redação, e não apenas barbas azuis e louras. Esse tipo de detalhe.

Então, dias 23 e 24, na minha opinião, metodologicamente, poderíamos começar com pacificações em cima daqueles temas e daqueles artigos que, no dia 16, foram levantados como "olha, nós tivemos pouquíssimas divergências". Nós caminhamos muito nesses dois dias. Certo?

Na semana seguinte, dias 30 e 31. Não é?

Só 30. Então, dias 30 e 1º. Novamente, 30 e 1º aqui, de novo. Só que há um detalhe: nesses dias nós já estaremos atacando os não convergentes. Aí começaria o nosso trabalho presencial. Nós já trabalhamos nos nossos escritórios, etc, mas trabalharemos presencialmente discutindo refinamentos e votações de quem é a favor disso e quem é a favor daquilo em cima dos temas e dos artigos que tiveram várias divergências, várias contribuições diferentes. Essa é a minha visão. Mas que nós temos que impor um prazo para a relatoria, na minha opinião, isso tem que ser imposto.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Eu vou passar a palavra para o Marcus e, depois, fazer minhas considerações.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Serei bem rápido.

Não obstante os prazos apresentados, concordo com a proposta do Respício.

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

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Realmente, a proposta do Respício é coerente. Eu só gostaria de ter uma certeza, por parte da Presidência, de quantas reuniões nós ainda temos oficialmente além dessas que estão sendo propostas, de extraordinárias, no caso, dia 17, dia 2, quantas forem, porque nós temos um *deadline*, que vai ser em meados de dezembro, e nós estamos muito próximos dessa data.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Nós temos um *deadline* até meados de dezembro, sim, mas, por exemplo, a questão do número de reuniões pode depender da quantidade... Elas podem ser feitas devido à necessidade e disponibilidade dos membros da Comissão.

Ou seja, se os membros da Comissão resolverem se reunir três dias por semana a partir da semana que vem para realmente resolver, aí nós vamos ter que verificar. Apenas a questão voltada às questões burocráticas daqui, do Senado, questão de disponibilidade de plenário, limite de diárias... Mas a ideia que nós temos é de que, se nós necessitarmos nos reunir duas vezes por semana daqui para frente, convocando, nós temos essa disponibilidade. Não tem nenhum problema.

A outra situação que eu vejo é: eu posso colocar para o professor que a Comissão decidiu que vai ser feito e entregue até o dia 16 um trabalho de um relatório da parte dela. Espero que ela possa cumprir esse prazo assim como... Ela está sendo muito cautelosa.

Por outro lado, obviamente, há fatores de força maior, às vezes, que podem impedir que isso aconteça. E aí é mais que compreensível. Nós não podemos somar todas as possibilidades aqui, mas nós podemos pedir que seja dado um prazo até o dia 16... A tabela será entregue agora. Talvez esta semana já entregue a tabela com todas as contribuições. Então, todos já terão mais ou menos uma clareza do que teremos em mãos. Se, pelo menos, ela conseguir entregar o texto até o dia 16, eu acredito que nós podemos até mesmo deliberar o quanto antes. Eu acho que é questão de uma semana, até mesmo para nós nos reunirmos e vermos quais as ideias que são conflitantes, as propostas, para que realmente possamos passar isso para a Consultoria do Senado, para que nós tenhamos um texto nosso. Uma ou duas reuniões talvez sejam suficientes. Se for na mesma semana ou em semanas separadas, tem essa possibilidade.

Agora, entregando isso para a Consultoria Legislativa do Senado, obviamente, vamos ficar presos ao *timing* do Senado. Nós também não podemos chegar e dizer para a Consultoria do Senado "olha, a lei que nós queremos é esta, e está pronta" e também não podemos falar para o Senado "olha, precisamos disso até o dia 2 de dezembro". O Cícero ali não vai gostar, e, obviamente, não vão conseguir cumprir.

Agora, ante essa possibilidade até de contarmos com isso, eu gostaria ver até o dia 16 o que nós desenvolvemos, porque, se aparecer no dia 16 um texto que todos acharem interessante e, de repente, todos votam favoravelmente ao texto, também já temos um texto pronto para ser entregue à Consultoria do Senado. Isso vai depender muito da sinergia e da cooperação de todo o grupo.

Então, podemos estabelecer o dia 16 para que a relatoria entregue o texto... Agora, o texto que ela... Ela vai ter assim...

Respício, eu não posso exigir agora da Relatora um prazo final. Eu não vou dizer que nós queremos que até o dia 16 tenha o texto. Falar para ela que é até o dia 16 e que não tem negociação... Uma pessoa que já está sob pressão, que está trabalhando muito, que está realmente lendo, que está fazendo um trabalho muito sério, às vezes, por questão de um, dois ou três dias, ou uma semana, que seja, nós perdemos um trabalho muito valioso que está sendo feito até agora. O Geraldo sabe disto. O Ricardo sabe disto.

Então, senhores, acho que é razoável que ela entregue um texto até o dia 16. Querer que ela entregue o texto uma semana antes... Exigir que ela entregue tudo pronto com 15 dias a partir de agora eu já acho arriscado. É aquilo que eu falei: são 324 artigos, há artigos que têm dez contribuições, são mais de três mil textos que estão sendo analisados agora.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Presidente, por favor, eu não falei para ela entregar o texto todo uma semana antes, não. Eu falei para ela vir aqui apresentar o texto no dia 16. Ou seja, a entrega do texto é no dia 16.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Então o senhor me desculpe, porque eu entendi mal.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Nós teremos uma semana. Nós estaremos aqui nos dias 23 e 24, nós viremos aqui e começaremos os trabalhos pelos temas e artigos que ela apresentou no dia 16 que sejam

temas e artigos sobre os quais praticamente não haja divergência nenhuma, sejam contribuições de cor de barba. Foi isso que eu propus.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Aí, nesse caso, para o dia 16, eu é que estou sendo *overconscious*, eu é que estou tomando um cuidado maior.

Nós podemos, então, marcar essa reunião para o dia 16, para que ela venha e apresente o texto, que seja até produzido, para que, então, nós possamos passar realmente, de fato, a equalizar e decidir entre o grupo quais são aquelas contribuições que vão permanecer no relatório final.

Isso está correto, Prof. Respício?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Novamente, Presidente, na minha opinião, o texto da relatoria, a proposta da relatoria tem que estar completa, e ser apresentado...

O SR. GERALDO VIEIRA - Se não estiver, Dr. Respício, o que acontece? Trabalho intelectual não se pode aprazar hora assim. Todos nós estamos sacrificados. Em geral, é...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Na minha opinião, tem que ter prazo. Todos nós temos prazo.

O SR. GERALDO VIEIRA - Presidente, eu não concordo com os argumentos do Dr. Respício. Só acho que a professora... Estamos todos aqui prestando um serviço gratuito e trabalhando.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Inclusive, estamos indo para São Paulo por conta própria para isso.

O SR. GERALDO VIEIRA - E foram poucos os membros que apresentaram propostas.

Então, o que eu acho que V. S^a pode fazer é combinar com a Relatora - ela é Relatora, ela tem uma posição e tem uma responsabilidade - que, quando a Relatora se sentir confortável para apresentar um texto, o senhor reconvoca a Comissão para receber o texto. Agora, se será no dia 16 ou 23, isso tem que ser ajustado com a Relatora. Nós poderíamos deixar a próxima reunião, a partir de hoje, para que fosse já feita a apreciação do texto fornecido pela Relatora, que será no dia 16 ou no dia 9... Enfim, a Relatora tem que ter um prazo.

São 400 artigos, não 324.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Vamos fazer o seguinte: vamos...

O SR. GERALDO VIEIRA - São 1.200 parágrafos.

Então, isso aí é...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Milhares de contribuições.

Então, o que vai acontecer?

O Eduardo já está chegando aqui ao meu lado.

Pode chegar aqui, Eduardo. Por favor!

O prazo para você fazer a convocação. Acho que com menos de uma semana não há como chamar as pessoas para virem aqui. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Veja só: nós podemos deixar marcado para o dia 16, pedir para que ela entregue o texto até o dia 16, mas se, por acaso, acontecer algum incidente e ela não puder entregar esse texto no dia 16, o que eu consideraria uma pena, até quinta-feira anterior - vamos colocar até para quarta -, nós podemos reconvocar para a próxima semana.

Certo, senhores?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Também aquela coisa: se vamos examinar tudo de uma vez, vamos examinar... Nós teremos prazo para isso, com certeza.

Então, nós podemos marcar o dia 16 para que a Relatora apresente o texto, podemos deixar marcado para o dia 16, conforme o requerido, sendo o caso, dia 16 e dia 17, ou podemos marcar dia 16 para a entrega, ou, então, para que ela possa entregar o quanto antes o que ela tenha feito, para que, então, tenhamos a semana de análise, para que, então, possamos, na próxima semana, produzir.

Não sendo possível, ela não tendo esse texto para apresentar, na quinta-feira, eu vou pegar o telefone... A Comissão... No caso, quinta-feira vai ser dia... Teremos, então, até o dia 11. Se até o dia 11 ela entender que não vai entregar o texto, que ela não tem condições, aí nós vamos ter que marcar para o dia 23. E, obviamente, os efeitos disso... Eu vou ter que arcar com alguma coisa, vou ter que conversar, mas tudo bem. Acho que é melhor...

Nós terminamos, já pegamos as contribuições, que é a parte mais difícil... Agora, a fase mais elaborada é essa, e nós não podemos agora, na chegada, realmente queimar.

Os senhores concordam?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Desde já, isso tem a minha discordância, e sabem por quê.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Eu entendo, professor.

Professor, por mim, eu também adoraria marcar o dia 16. Gostaria de poder falar para entregar o texto para nós no dia 9, para nós o estudarmos. Porém...

Então, os senhores concordam com o dia 16 para a professora entregar o texto, para que, então, nós possamos analisá-lo e trabalhar nele?

Por outro lado, se ela entregar antes... Peço que ela entregue antes, para que nós o analisemos antes.

Todos concordam, fora a dissonância do Respício? Mais alguém não concorda?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR - Minha dissonância é porque pode entregar ou não. Se não entregar, fica para o dia 23. Se não entregar nesse dia, fica para o dia 30. Minha discordância é só essa. Eu quero... Melhor, eu sugiro uma data fixa, que entregue, sim, no dia 16, que apresente, sim, no dia 16. Essa é a minha discordância. "Se não der para o dia 16, aí eu aviso no dia 11, e no dia 23 nós estaremos aqui". Minha discordância é essa.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Eu também acho importante a entrega no dia 16. Mas há um detalhe: não é só a capacidade do outro lado de analisar; é a nossa capacidade de aprovar.

Então, faz assim: chegou o dia, entrega o que puder, até mesmo porque nós não vamos conseguir analisar tudo de uma vez só, e a parte que ela não conseguir ela entrega o mais rapidamente possível logo em seguida, porque são mais de 300 artigos, e nós não teremos condições de analisar isso em dois dias.

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

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Dorieldo, eu acredito que dois dias para analisar tudo realmente não teremos. Mas uma coisa para analisarmos os artigos que estarão aprovados pacificamente, repassando isso aí, eu acho que dois dias é prazo mais que suficiente para fazer 300 ou 400 artigos e deixar somente aqueles que serão discutidos. Eu acho que dois dias é prazo mais que suficiente para vermos essa massa pacífica aí.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, então podemos deixar marcado o dia 16 para a entrega do texto?

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

Anota assim: há divergência do Respício, mas o Marcus também não concorda. O Marcus também acha que tem que ter prazo, mas... Então, a professora tem até o dia 16 para apresentar o texto. Se ela puder antecipar o texto, ótimo. Então, nós teremos material... Vou dizer para ela que o ideal seria a entrega até o dia 9, para análise dos membros, para, então, já termos, no dia 16, a posição e começarmos a votação. Caso não seja possível, ela vai entregar no dia 16 e, como se diz, que Deus não queira que eu precise ligar para os senhores no dia 11 pedindo adiamento.

Todos concordam com a questão, fora a votação contrária do Marcus e do Respício? *(Pausa.)*

Perfeito?

Ótimo!

Enfim, senhores...

Eu vou pedir também uma coisa para os membros, um trabalho extracomissão. Vou conversar com a professora, e, obviamente, conforme ela tenha o texto pronto - talvez não seja por camadas, não seja o texto completo -, conforme o trabalho ande e seja analisado, se possível, Geraldo, peço que seja repassado para os membros, uma vez que sejam fechados os capítulos, mas apenas os capítulos fechados. Não que um vá depender do outro, mas, se já tivermos os capítulos fechados, Capítulo 1, Capítulo 2, fechados, se já puder passar para os membros da Comissão, eu acho que seria interessante.

Bom, passamos adiante.

Nós temos, agora, um momento... Conforme requerimento aprovado por esta Comissão, nós vamos para a terceira parte da reunião.

Aqui houve uma pequena inversão. A Abrapavaa vai falar por último.

Eu gostaria, então, de convidar as duas associações que contribuíram para os trabalhos da Comissão.

Foi aprovado um requerimento para que elas sejam ouvidas.

Dessa forma, então, eu gostaria de convidar o Sr. Ricardo Aparecido Miguel, representante da Abesata, para que o mesmo tome lugar para fazer a exposição, pelo prazo de dez minutos, a respeito dos serviços aéreos auxiliares.

Ele fez uma proposta para que esses serviços sejam alçados à qualidade de serviços aéreos públicos. *(Pausa.)*

O Sr. Ricardo Aparecido Miguel é bacharel em Ciências Aeronáuticas pela Academia da Força Aérea, instrutor de voo da AFA, bacharel em Ciências Jurídicas pelo Centro Universitário de São Paulo, da Fundação Octávio Bastos, professor de Direito Aeroespacial do Centro de Ensino Superior de Desenvolvimento de Campina Grande, mestre em transporte aéreo e aeroportos pela UnB, especialista em regulação aeronáutica, especialista em investigação de acidentes aeronáuticos, certificado pelo Cenipa e pela Universidade do Sul da Califórnia, inspetor do Departamento de Aviação Civil, por nove anos, e da Anac, piloto de linha aérea e, atualmente, Diretor-Presidente da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo - Abesata.

O SR. RICARDO APARECIDO MIGUEL - O senhor tinha falado em 15 e passou para 10?

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

O SR. RICARDO APARECIDO MIGUEL - O.k.

Senhores e senhoras, boa tarde!

Obrigado por nos receberem aqui.

Tenho uma imensa admiração por esse trabalho. Acompanho a criação desta Comissão há dois anos.

Agradeço ao Presidente, Dr. Georges, aos demais senhores... Aqui já foi anunciado o Guzman, o Georges, o Tercio, da Infraero, o Dorieldo, que está na mesa, o Dr. Geraldo, da Abear, o Dr. Marcus, da Embraer, e demais senhores, o professor da Universidade, que tive o prazer de conhecer...

Sr. Ricardo Bernardes, eu estive no seu escritório em São Paulo. Ah, tá certo! Eu sabia que o conhecia.

Bom, o que eu gostaria de falar eu imagino que todos os senhores já saibam e são pessoas habilitadas para isso. Eu só vim recordar alguns detalhes e chamar alguma atenção para os serviços auxiliares ao transporte aéreo.

Apesar de ser o primo pobre desse sistema de transporte aéreo, sistema de aviação civil, ele faz parte de um corpo e, como qualquer órgão da gente, tem a sua importância e o seu travamento o prejuízo que pode causar.

E as nossas autoridades, tanto a Anac quanto a SAC, têm, rapidamente, enxergado isso como fundamental para a engrenagem desse transporte. E, não diferentemente, as empresas aéreas, sejam domésticas, sejam internacionais, nos têm motivado a trabalhar na qualidade desse serviço.

Eu sou oriundo de cabine, de piloto, conheço o serviço auxiliar ali dentro da cabine, criticando e vendo a falta, um pouco, de profissionalismo. E aí, quando cheguei aqui, pensei "poxa, a gente tem que chacoalhar e mexer em alguma coisa". Aí comecei a fazer uma autocrítica do meu passado, e, assim, conclamo todos a nos perguntarmos o que podemos fazer para esses serviços auxiliares serem bem prestados. E todos terão alguma parcela, pequena que seja, de contribuição para fazer isso melhor.

Para acalantar e recordar um pouco, dar um pouco de humanidade a esse segmento, peço permissão para o Presidente para passar um filme de dois minutos, dois minutos e meio.

(Procede-se à execução de vídeo.)

O SR. RICARDO MIGUEL - Obrigado pela atenção.

Eu queria chamar a atenção para uma peculiaridade: tomar cuidado, quando a gente vai ler naqueles três artigos do CBA atual, a distinção entre serviços auxiliares, empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo.

Não só no Brasil, na Resolução nº 116, da Anac, como em alguns trecho do Código, e é assim na Europa, nos Estados Unidos e na Ásia, os serviços auxiliares podem ser prestados ou pelo operador do aeródromo, ou internalizado como da própria empresa aérea, ou a própria empresa de táxi-aéreo ou empresa de transporte regular e não regular, ou por uma

empresa especializada. E a associação representa as empresas especializadas. Mas é muito difícil eu lidar sobre a empresa chamada Esata, desde a época do DAC ela já se chamava Esata - com S -, se eu não estiver, a toda hora, lidando com os serviços auxiliares. E toda hora que eu lido como os serviços auxiliares eu atinjo àquelas empresas que internalizam: a GOL um pedacinho; a Avianca um pedacinho; a Azul um pouco mais; a TAM bastante, pois 70% dos serviços da TAM são internalizados, *self handle*, ele mesmo realiza o serviço, e algumas modalidades dos serviços auxiliares são prestados pelo administrador aeroportuário.

Há 20 modalidades de serviços auxiliares, desde esses que a gente viu, e que demos destaque aos serviços operacionais, que é o de rampa, limpeza de aeronave, tanto externa quanto interna, e o serviço de proteção, como varredura. Então, a gente trabalha com a parte de *security*, com a parte de facilitação, trabalhamos com a parte de operações.

E a legislação, também a Petrobras, que esteve aqui hoje de manhã, exerce um serviço auxiliar, tanto que ela tem que abrir, ela tem que ser uma Esata para operar dentro de qualquer aeroporto. Então, qualquer atividade que eu movimente na Resolução nº 116 eu vou atingir a Petrobras também. Hoje vocês foram saudados duas vezes com os serviços auxiliares tanto de manhã quanto agora.

Chamo a atenção dos senhores para o debate sobre o histórico de que foi na Convenção de Chicago, com a segunda liberdade, em que começou a surgir a necessidade de uma Esata, de uma empresa especializada de serviço auxiliar ao transporte aéreo. Com aquele material bélico que sobrou, a aviação internacional que começou à frente, porque os domésticos precisou se expandir, e o sobrevoo, na primeira liberdade, na segunda liberdade já estava implícita na Resolução de Chicago. Então, com a segunda liberdade, onde você precisava fazer um pouso técnico para atingir - e você só iria sobrevoar o Brasil. Você saía do Uruguai para a Venezuela, você só queria fazer um pouso técnico, porque era a segunda liberdade. E lá, em Cuiabá, você tinha que ter uma Esata para atender essa empresa de transporte aéreo regular uruguaia no meu exemplo. Foi assim que surgiu. Tanto que a Convenção de Chicago já nasce falando dos serviços auxiliares.

O nosso Código brasileiro é muito simples, ele fala em três artigos: o 102, o 103 e o 104 sobre os sistema de serviços auxiliares.

Quando eu mandei a proposta para os senhores, no domingo, dia 18, se não me falha a memória, eu me preocupei em passar o final de semana pontuando algumas coisas que poderiam chamar a atenção dos senhores. Algumas coisas que a prática do dia a dia dos serviços auxiliares e das empresas de serviços auxiliares, porque quando a aérea faz o seu próprio serviço auxiliar também ele tem esse problema no dia a dia aqui no Brasil. É um conflito junto à Justiça trabalhista. Então, o Ministério Público do Trabalho, em especial em Guarulhos, estão impondo Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) das empresas internacionais tomadoras dos serviços auxiliares. E elas estão no Brasil por uma questão de viabilidade econômica, não porque gostam da gente. Porque a viabilidade e o plano deles de negócio prevê a contratação de uma Esata aqui no Brasil. Então, eles não querem fazer um voo diário para Guarulhos se ele não puder contar com uma empresa especializada que os atenda nessa chuva de serviços de solo. E aí o Ministério Público do Trabalho os tem impedido sobre aquele conflito de atividade-meio e atividade-fim. A *American Airlines* pediu para a IATA de Montreal, a IATA de Montreal contrata aqui um escritório em São Paulo, e entra em *amicus curiae*, uma ação que está no Supremo, onde há 31 *amicus curiae* com repercussão geral sobre atividade-meio e atividade-fim.

Então, eu, com a minha simplicidade do conteúdo do debate intenso de vocês, eu foquei aqueles artigos, poderia estar em outros lugares, mas eu fiz alguns apartes de maneira que eu tirasse da Resolução nº 116, da Anac, jogasse em uma lei e ajudasse toda a indústria do transporte aéreo, em especial, à internacional. A Aeroméxico já avisou que vai embora se o Ministério Público tiver razão, a *American AirLines* está apavorada e a TAP também está apavorada com essa queda de braço.

A gente já chamou a procuradoria da Anac nesse quesito, que fez um parecer fabuloso, uma obra-prima - não é isso Gusman? -, mas o Ministério Público diz que não é assunto deles e estão aí em conflito.

Outro, quando o Dr. Georges Ferreira disse que ele quer colocar serviços públicos. Eu já entendo que é o serviço público, ouviu, Doutor. Eu só queria que ficasse claro na lei. O meu entendimento da Constituição Federal, art. 21, não sei qual inciso, acho que quando ele fala lá navegação aérea e infraestrutura aeroportuária, subconcessão, autorização, permissão, eu entendo que... Em 1986, a gente teve o Código Brasileiro de Aeronáutica. Em 1988, vem o legislador fazer uma Constituição, ele leu lá infraestrutura aeronáutica, e ele queria dar uma ênfase ao aeroporto, que é o que se fazia, porque nada crescia se não tivesse lugar para pouso e decolagem, e ele chamou. Então eu fui buscar a doutrina, a literatura. O próprio Ministro do STF, que hoje escreveu um livro, o briguento, o Gilmar Mendes, concorda comigo na literatura dele. Então, isso, para mim, já é. Mas como tem essa briga com o Ministério Público, e elas, normalmente são mulheres, tem 21 Promotoras em Guarulhos, bravas, tem lá os conflitos que poderiam ajudar toda a indústria nesse sentido, e também dar ênfase na lei sobre a natureza especializada. Por que natureza especializada? Porque essa lei de terceirização que

tramita na Casa, ela já perde um pouco mais de força, porque você já tem uma atividade regulada por uma autarquia, você já estabelece alguns critérios de outorga, aliás, a gente ouviu os senhores falando: "Ah, vai ter que ter autorização". No Código atual já tem autorização. A Anac, que, depois de 2009, por um problema administrativo, deixou os operadores aeroportuários regular sobre os serviços auxiliares.

Eu trago para os senhores, em primeira mão, um estudo, a pedido nosso, da ASA - Associação Internacional do Serviços Auxiliares (*Airport Services Association*). A Abear está para a IATA assim como Abesata (Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo) está para essa associação que fica em Bruxelas, chamada ASA. E eles nos apontam os exemplos pelo mundo. Desculpe-me pelo mundo, não, eu pedi para ele Ásia e Europa. Ele nos mostra que todos recebem autorização, ouviu Dr. George: Alemanha, Áustria, Espanha, Hungria, Holanda, Reino Unido, Turquia, Egito, Índia, Arábia Saudita, todos recebem licença. Aliás, a minha consulta teve uma demora, porque eu falava em certificação e eles não estavam me entendendo, e quando eu comecei a falar em licença, na tradução da língua, começou a dar certo. Todos recebem essa licença da autoridade aeronáutica - *Civil Aviation Authority*.

Então, era isso que a gente gostaria que apresentasse, ou seja, que a autoridade aeronáutica voltasse aos idos de 2009, de setembro de 2009 para trás, e que certificasse, porque quando você tem um operador, você não tem tempo de se certificar em saber se aquela empresa é uma aventureira ou não - e são muitas aqui no Brasil. E agora, de 2009 para cá, muito mais. Nós temos operador grande, como o *Group Reporting*, que, com todo respeito, deve ter representantes aqui, mas é um exemplo, e eu o tenho aqui no papel: ele pegou uma administradora de condomínio e perguntou se ela podia manusear a carga aérea na área restrita de segurança, custo baixo, sindicato próprio, e colocou lá dentro e está fazendo o serviço auxiliar conforme prevê a nossa lei.

Então a gente só gostaria que não desce um passo atrás o nosso Código atual para o novo, no que se refere aos serviços auxiliares, que hoje já tem. Diz-se que todos os sistemas infraestrutura aeronáutica no art. 25, que é sobre autorização não está acontecendo. Mas é um outro problema, uma outra tarefa minha.

Também eu coloquei na sugestão, nas entrelinhas, uma relação de categoria econômica e profissional distinta entre esses três modelos: quando é prestado o serviço aéreo, quando é prestado para o aeroporto, quando é prestado para empresa aérea. É apenas para bloquear pessoas, entidades com fins escusos, que ficam entrando na Justiça de cinco em cinco anos, fazendo acordos, quer seja com a empresa aérea, quer seja como uma Esata na relação trabalhista, dizendo sobre aquela contribuição sindical.

Isso tudo eu tenho segurança. Eu entrei na Abesata (Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo), e eu não tinha essa segurança, eu achava que o funcionário de Esata deveria ser aeroviário, conforme eu ensinava. Aí eu fui aprender que não, porque, em 2007, o SNEA (Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias) me fala que as empresas de serviços auxiliares não têm nada ver com eles. Ótimo! É isso? É isso. "Ora, eu sou empresa aérea, e você é uma empresa de serviços auxiliares".

Logicamente, a partir disso foram surgindo outras opções de o laboral também criar sua própria categoria profissional. E assim tem sido uma metralhadora de decisões. Cada lugar do Brasil tem uma decisão diferente. Ninguém quer que seja A ou seja B.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RICARDO MIGUEL - Vamos à conclusão.

Eu só queria que pacificasse isso aí. Acho que uma lei é oportuna.

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

O SR. RICARDO MIGUEL - Só um minuto.

Eu falei sobre a natureza especializada. Quero dizer o porquê de eu não haver colocado, no estudo, os Estados Unidos. Os Estados Unidos, até 2011, tinham uma engrenagem junto aos serviços auxiliares. Depois de 2011, a segurança interna sobrepõe a todos os outros, e começa a exigir das empresas aéreas que internalizassem. Então, você tem um formato lá que não é exemplo para nós. Por isso que a gente focou a Europa e a Ásia.

É isso.

Eu acho que os senhores, que têm essa proposta desses três artigos, vão notar muitos parágrafos, porque eu não quis mexer no número de artigos que já tinha no antigo, foi só um modelo escolhido. Mas quem for juntar isso tudo, Dr. George, posso fazer o que for e a gente está à disposição para opinar.

Muito obrigado por essa oportunidade.

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

Alguém quer fazer alguma colocação, algum questionamento? *(Pausa.)*

Bom, em não havendo questionamentos, agradeço ao Dr. Ricardo.

Isso aí será apreciado e, com certeza, vai aparecer nas próximas tabelas de contribuição. E recomendo que o senhor entre em contato com os membros, que converse com os membros a respeito da importância dessa proposta, porque, com certeza, eu a considero importante, particularmente. Eu espero que possa passar pelo crivo dos membros da Comissão.

Pois não, Dr. Geraldo e Kerlington.

O SR. GERALDO VIEIRA - Desculpe-me, é que me ocorreu somente agora.

Na realidade, o Dr. Ricardo está propondo uma regulamentação, não uma desregulamentação. As razões são os impedimentos trazidos pelo Estado, quando temos a questão da terceirização de um lado, estão sentindo necessidade de regulamentar, porque os membros do Ministério Público Trabalho estão entendendo que a empresa aérea, quando contrata um serviço por uma empresa especializada está terceirizando. Eu entendi assim. Aí o conflito. Por outro lado, pelo que entendi também, e aí a indústria do sindicato, parece-me que são 50 mil sindicatos diferentes a quererem capturar uma contribuição sindical obrigatória, confederativa, prevista na CLT, não é?

O SR. RICARDO MIGUEL - Exato. Do lado patronal, não, está pacificado.

O SR. GERALDO VIEIRA - Cria também um constrangimento adicional, não é? Significa dizer que, se nós regulamentarmos, acho que a ideia da Anac foi um pouco desburocratizar, desregulamentar essa atividade, tanto que parece que liberou da autorização da licença prévia o exercício da atividade. Foi isso que a Anac fez, não é?

O SR. RICARDO MIGUEL - Nós somos contra, a Anac está sabendo disso.

O SR. GERALDO VIEIRA - Vocês são contra...

O SR. RICARDO MIGUEL - Contra essa desregulamentação.

O SR. GERALDO VIEIRA - ... contra que o mercado funcione livremente e o operador aeroportuário ofereça esse serviço livremente no mercado? Não; vocês não estão propondo que o operador não possa ter funcionário dele?

O SR. RICARDO MIGUEL - Não, de forma alguma.

O SR. GERALDO VIEIRA - Não é essa a questão.

O SR. RICARDO MIGUEL - Cada um continua no seu quadrado, conforme é hoje. O mercado vai regular, agora, a gente quer ser fiscalizado.

O SR. GERALDO VIEIRA - Vamos supor, no caso de Guarulhos, o operador do aeroporto pode ter o seu pessoal especializado e oferecer esse serviço concorrendo com as ESATAs.

O SR. RICARDO MIGUEL - É isso que acontece

Desde que essa atividade da Esata tem que ser conforme a Resolução e a gente defende a Resolução nº 116 nesse quesito. Tem que ser atividade exclusiva regulada da Anac. Então, uma empresa aérea pode fazer, a concessionária do aeroporto pode fazer, agora funerária não pode fazer. Porque ela tem que ter uma razão jurídica específica, sendo regulada pela autoridade aeronáutica. E a Anac, quando colocou isso na Resolução nº 116, na hora eu fui estudar, e isso acontece, a gente esteve em Istambul, em um congresso, em abril, e eu fui exatamente com os ouvidos nesse sentido, e é exatamente do jeito que a gente gostaria que funcionasse no Brasil: autoridade aeronáutica certifica, faz lá um processo operacional de certificação, a Superintendência de Regulação Econômica emite uma portaria, um instrumento que quiser, conforme sempre foi.

E não essa liberdade que eles estavam testando. Testou, mas, se perguntarem para quem trabalha no segmento, vai ver quantos aventureiros têm aparecido. E a nossa indústria, quando aparecem as crises, como agora, para se salvar de uma crise, coloca a atividade em risco, toda a atividade, porque a empresa vai buscar alguém não especializado.

Então, se nós estamos pensando em crescer e nos profissionalizar e tirar os serviços auxiliares daquele patamar zero, não é por aí. Nós precisamos, sim, ter uma autoridade aeronáutica e criando equilíbrio econômico dentro do aeroporto.

Na Europa, se o aeroporto é acima de 100 mil passageiros por um período - imagino - anual, o aeroporto não pode estar sozinho fazendo aquela atividade. É obrigatório ter uma empresa independente, no caso uma Esata, para poder causar equilíbrio.

O SR. GERALDO VIEIRA - Dr. Ricardo, os funcionários da Esata... O senhor está sugerindo aqui que a empresa seja certificada. A certificação envolveria o envolvimento de alguém...

O SR. RICARDO MIGUEL - Treinamento.

O SR. GERALDO VIEIRA - A fazer verificar se os funcionários têm um grau de habilitação necessário, enfim. A certificação é isso?

O SR. RICARDO MIGUEL - Isso.

O SR. GERALDO VIEIRA - É uma constatação de que há mão de obra especializada. O senhor não está aqui solicitando reserva de mercado, não? Porque, pelo que eu entendi...

O SR. RICARDO MIGUEL - Não, de forma alguma.

O SR. GERALDO VIEIRA - O senhor entende que o ambiente de concorrência - seja concorrência dessas empresas com os próprios funcionários das empresas aéreas, sejam funcionários da...

O SR. RICARDO MIGUEL - Hoje, nós temos 200 ESATAs no Brasil.

O SR. GERALDO VIEIRA - ... Operadora aeroportuária, o senhor acha que não deve existir interferência? O que o senhor acha é que uma outra terceira empresa não certificada, não homologada, não licenciada ou não registrada não podem prestar esse tipo de serviço dentro da área aeroportuária,?

O SR. RICARDO MIGUEL - É isso que eu defendo. Desde que ela se submeta a esse processo, não tem problema, vai entrar.

Há um artigo em que a gente fala em restrição de área, em que vai ter que haver um endosso do operador do aeródromo no que se refere à área. Hoje, na prática, ele tem que apresentar ao operador do aeródromo um contrato com o tomador do serviço dele. *No problem*. Não acho que isso vai causar...

Hoje, nós temos cerca de 200 empresas ESATAs, muitas são entidades familiares. Existe lá um aeroporto em que pousa esporadicamente; o cara criou uma empresa - ele, o filho e mulher dele que atendem.

Por outro lado, existem empresas com 5 mil funcionários. Nós temos no Brasil, hoje, 40 mil trabalhadores de serviços auxiliares. Só para vocês compararem, a Gol tem 14 mil. É isso ou não? Ou 16 mil, no máximo.

É um segmento que precisa ser olhado como parte desse processo, conforme o próprio legislador de 1986 entendeu, conforme o próprio legislador signatário da Convenção de Chicago entendeu. Eu não posso imaginar que, nesta oportunidade de estar em um debate com renomados e estudados, vocês não enxergarem ou, no mínimo, debaterem esse processo. Está certo?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Gostaria de passar a palavra ao Kerlington e, depois, para o Ricardo e vamos encerrar.

Peço objetividade porque temos mais uma associação e também temos horário agora porque muitas já estão olhando para mim com outros compromissos nos olhos.

Kerlington, por favor.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Boa tarde a todos. Sr. Ricardo Miguel, se eu não entendi algumas coisas, até para reflexão da comissão...

Doriello, vou usar as suas palavras. Nas primeiras movimentações desta comissão, o nosso Vice-Presidente posicionou-se com uma proposta interessante - e é o que nós estamos tentando fazer aqui - de desburocratizar, realmente deixar o mercado com a livre iniciativa.

Eu não entendi uma frase sua na qual falava em que estamos dando um passo atrás. Eu não entendi o passo atrás que está sendo dado, sendo que o CBA, lá no artigo a que se referiu, art. 25, § 1º, fala:

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura aeronáutica [...] dependerão sempre de autorização prévia de autoridade aeronáutica, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.

Essa autorização carece entender que seja um ato negocial que é a espécie do gênero de ato administrativo. Um ato negocial se divide em licença, permissão, concessão. Essa autorização aqui o que eu entendo... E acho que a Anac entendeu isso. Viu, Honorato, estou falando bem da Anac, coisa rara; é uma brincadeira interna, que se registre nos autos isso.

Na verdade, essa autorização mais pende para o lado da homologação, que também não vai prescindir de um processo de qualidade, uma ISO 9000 e não sei mais em que número que está, uma certificação internacional como existem outras tantas. Na verdade - e esse está sendo o nosso debate acalorado aqui dentro -, a gente está confundindo muito o que é serviço público. Se a atividade A, B, C é serviço público ou não, sendo que... Acho que o senhor tinha falado no começo a respeito de ser serviço público ou não. Mas sendo que serviço público é atividade administrativa na qual o Poder Público objetiva satisfazer necessidades coletivas e individuais sob a incidência total ou parcial de um regime de direito público. Então, acompanhando o que a gente tem entendido... Até o Dr. Geraldo havia falado, percebendo que a intenção do senhor não é apresentar uma reserva de mercado e, sim, melhorar os serviços, penso que existem outros meios mais modernos - isso a gente vê também ao redor do mundo -, o Doriello trouxe uma excelente explicação de outros países onde funciona não como autorização como - aspas - "ato negocial administrativo", mas como uma homologação, uma certificação de qualidade na qual eu vejo que todos esses problemas que o senhor trouxe da qualidade do serviço, se novos *players* entrarão com qualidade ou não. Eu acho que a gente tem vários institutos para fazer isso e a nossa intenção - pelo menos é o que eu tenho visto aqui na Comissão - é deixar o Estado mais leve.

Então, é a minha fala. E volto a dizer que o problema que eu entendi que o senhor está enfrentando lá com o Ministério do Trabalho é um problema de direito trabalhista, de interpretação se é atividade-fim ou se é atividade-meio.

O SR. RICARDO MIGUEL - Isso é uma carona.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS - Esse não é o fórum do debate aqui, mas entendi o que está havendo hoje na sua seara. Penso que existem outros mecanismos modernos, eficazes e efetivos para se controlar a qualidade de um *player* que, porventura, se candidate a uma atividade dessa. A gente poderia fomentar, sim, a atividade econômica, em vez de criar mais burocracias para que isso possa acontecer.

É a minha posição.

O SR. RICARDO MIGUEL - Obrigado.

Eu preciso falar agora, Georges.

O senhor entende, Dr. Freitas, que...

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

O SR. RICARDO MIGUEL - ... vocês também vão liberar a empresa aérea e as concessionárias desse...? Mais leve? Ou vão fazer processo de certificação? Ou não, Doriello? As empresas aéreas e as concessionárias aeroportuárias vão ficar mais livres com a atividade de vocês?

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - As empresas aéreas continuam sujeitas às mesmas certificações de hoje. Não se pretende excluir responsabilidade delas com seguranças. O que chegou, eventualmente, a ser discutido aqui é diminuir papel, mas não necessariamente obrigações.

Agora, especificamente no caso das ESATAs, o que me preocupa é que, no âmbito global, nos primórdios da Convenção de Chicago, a Iata, a OACI, cada uma tomou seus papéis, mas o serviço de ESATAs é tido como um serviço típico de mercado, inclusive é tratado no âmbito da OMC (Organização Mundial do Comércio).

Ele não sofre essa carga de regulação intensiva em se tratando de atividade econômica. Portanto, o termo "autorização" que consta do nosso código em se tratando de ESATAs, que o Kerlington levantou, desrespeita uma autorização de funcionamento, que é de natureza técnica.

O SR. RICARDO MIGUEL - E quem vai emitir?

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Concluindo. Na época da Resolução 116, que foi mencionada, o raciocínio por trás era: a Anac não administra aeroporto. A Anac não mede capacidade de um aeroporto diária, a dinâmica de um aeroporto é o administrador do aeroporto que faz. Isso no mundo inteiro funciona assim.

Então, não se justifica que, toda vez que uma Esata pedir para a gente para atuar em um aeroporto, a Anac não consegue fazer o papel de um aeroporto. Ir lá e medir se ele tem área, se ele tem disponibilidade ou mesmo se ele comporta aquela Esata, aquela empresa de serviço auxiliar trabalhando lá dentro.

Embora essa resolução esteja em discussão e futuramente passará também pela necessária revisão, é importante que a Anac foque na parte técnica, na parte da certificação. A Esata cumpre padrões de *safety* adequados para funcionar dentro do aeroporto, ela cumpre os padrões de *security*, os funcionários dela, as atividades dela estão alinhadas, mas não é uma questão econômica. Se isso é tratado no âmbito da OMC, por que nós vamos trazer uma questão de mercado de uma

atividade que é toda regida por mercado para sujeitá-la a uma regulação restritiva dentro do código. Isso não faz parte das nossas discussões aqui.

Então, faz, sim, a regulação de *safety*, de *security*, deve prevalecer, mas nós não podemos fazer essa dificuldade, criar uma regulação a mais para uma atividade típica de mercado.

O SR. RICARDO MIGUEL - Eu não me recordo, acho que quem falou em mercado e foi muito bem pontual foi o Geraldo. Ele perguntou e eu falei que não. Não é essa a nossa preocupação. Então, a gente está falando a mesma coisa e fico muito feliz. Tanto o Dr. Freitas como você estão falando de *safety*, de operações, de técnica, de emitir uma licença. E eu tenho aqui a legislação da Comunidade Europeia no que se refere a serviço de assistência, que é o serviço de escala.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sr. Ricardo, eu posso passar a palavra para o Rinaldi?

O SR. RICARDO MIGUEL - Aqui também tem a licença dos Estados-membros e eu tenho listado de todos esses países que eu falei para vocês que funciona desse mesmo modo.

Não quero que haja aquele formalismo da superintendência de regulação econômica no que se refere à outorga, mas que haja um poder moderador.

E a minha pergunta para o senhor, Dr. Dorieldo, é se abrir para concessionária e para aérea. Por quê? Porque são entes e a gente precisa - e eu aqui representando uma classe, tenho que falar de isonomia - ou relacionar esses três entes ou não, porque eles se concorrem - aeroporto e Esata -, são concorrenciais. Então, tem que haver um formato, sim, para poder criar esse equilíbrio.

Muito obrigado. Desculpa. Eu queria realmente debater e polemizar.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Ricardo, por favor, as suas últimas considerações.

O SR. RICARDO BERNARDI - Basicamente, eu concordo plenamente com essa posição de que é necessário, acima de tudo, uma fiscalização, um poder de polícia quanto à segurança, até porque a atividade é inerentemente relacionada à aviação civil, muito embora seja uma outra atividade.

Só um ponto, por uma questão de transparência, que eu gostaria de colocar. Não é todo serviço auxiliar de transporte aéreo que vem sendo objeto de ações do Ministério Público, são apenas aqueles serviços acima da asa, por assim dizer. Os abaixo da asa, não, basicamente. Alguns acima da asa, sim: *check-in*, etc e tal.

Por que os abaixo da asa não são? Porque fica muito evidente a autonomia com que o prestador de serviços, a Esata, trabalha em favor da companhia aérea. Então, não se discute.

Os serviços acima da asa são discutidos pelo Ministério Público na medida em que o Ministério Público vê a relação de subordinação entre os empregados da Esata e a companhia aérea. É esse o grande ponto. Então, na visão do Ministério Público - e eu falo isso porque já trabalhei alguns desses processos - não é uma questão de atividade-meio e atividade-fim. O Ministério Público entende que é uma outra atividade. Na realidade, o problema surge quando faticamente, na prática, o empregado da Esata acaba sendo considerado - se provado nesse sentido - o funcionário da empresa aérea.

Então, na minha opinião, a legislação, se é que pode alcançar isso, porque é uma situação muito mais prática do que jurídica, tem que deixar claro a cargo de quem, qual é a responsabilidade do prestador de serviços acima da asa. Só esse comentário, não é nem uma pergunta. Apenas esse comentário por uma questão de transparência.

O SR. RICARDO MIGUEL - Concordo. É isso aí que está em litígio mesmo. Tem razão.

Obrigado.

Alguém mais?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bem, senhores, acho que ...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Não tem nenhum inscrito.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES - Só uma conclusão aqui para nós. Temos dois artigos aqui no código que nós vamos ter que rever quanto a essa questão de ESATAs. Um é o § 2º do art. 36, que se for lido de forma fria dá a impressão de que o serviço auxiliar é do aeroporto. O que trata especificamente que a Infraero teria monopólio das atividades dentro do aeroporto e tudo e inclui lá os serviços auxiliares. É mais um ponto que ressalta isto: que o serviço

auxiliar está mais dentro da gestão do aeroporto do que de um ente externo. E há o art. 196, se não me falha a memória, cujo título é Fiscalização de Serviços Aéreos, que abrange a fiscalização dos serviços auxiliares.

Então, para nós da aviação, que dominamos a parte técnica, é mais fácil interpretar isso, mas lá, para um Procurador do Ministério Público, uma pessoa mais literal, que lê aquele título "serviços aéreos", isso causa confusão. Então, a gente tem isso no código que é bom.

Eu defendo, particularmente, que, se, hoje, fosse mantida a estrutura do código, que os serviços auxiliares se mantivessem ali entre os arts. 102 e 104; e, se fosse o caso, acrescentar um. Mas que a gente aparasse esses extremos, dos arts. 196 e 36, para não gerar esse tipo de interpretação confusa. Ora é o aeroporto, ora é o serviço aéreo.

Só isso.

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

Quero agradecer muito, então, a contribuição do Sr. Ricardo. Por favor, desculpe o tempo curto. Mas, obviamente, temos aqui várias outras atribuições.

Gostaria, então, de convidar para tomar lugar, para encerrarmos os debates, a Abapavaa (Associação Brasileira de Parentes e Amigos de Vítimas de Acidentes Aéreos), que também tem suas contribuições, para que faça, no prazo de dez minutos, as suas colocações em relação a esta Comissão.

Profª Sandra, é um prazer, finalmente.

Por favor.

A Srª Sandra é fundadora da Abrapavaa e está à frente dessa associação desde 1996, salvo engano.

A SRª SANDRA ASSALI (*Fora do microfone.*) - Desde 1997.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Desde 1997. E ela tem feito um trabalho considerável, especial, principalmente junto às vítimas de acidentes aéreos.

Sua presença nos honra muito.

Por favor, faça as suas considerações, mas peço que sejam breve pelo adiantado da hora.

A SRª SANDRA ASSALI - Boa tarde.

Na verdade, eu vou ser bastante breve, vou ceder o meu espaço para o Sr. Augusto.

Para quem não conhece o trabalho da Abrapavaa, ela foi fundada após o acidente da TAM em outubro de 1996 - vai fazer 19 anos. Foi fundada em junho de 1997 e foi fundada com uma associação brasileira. Então, hoje, ela apoia e orienta familiares aéreos por todo o Brasil.

Hoje, já são mais de cem acidentes aéreos assistidos. Nós já fomos convidados, algumas vezes, pelo NTSB, dos Estados Unidos, para dar algumas palestras sobre a experiência brasileira; em Paris também, pós-acidente aéreo da Air France. E esse nosso trabalho gerou um trabalho que a gente entendeu que o Brasil precisava ter uma norma para assistência aos familiares de vítimas. E com um grande apoio aqui do Congresso Nacional à época, nós tivemos esse trabalho bem resolvido - à época era o DAC, em 2001. Fomos felizes com essa ideia.

Depois, em 2005, veio a IAC-200-1001, que é a que prevalece até hoje. Porém, nesses dez anos, muita coisa mudou, a gente precisou de atualizações. E baseado na última reunião da ICAO, que é o órgão internacional de aviação civil, cujo conselho se reuniu em final de 2013, ele atualizou isso também porque eles tinham tido reunião em 2001. E só foram atualizar agora em 2013. Baseado nisso e em tudo que a Abrapavaa já vivenciou, ela atualizou essas informações em algo muito breve para os senhores.

Nós entendemos - está tudo aqui no material que eu enviei ao Prof. Georges - a importância de o CBA contemplar uma norma, um artigo, um capítulo de assistência às famílias, porque nós consideramos o ideal que o Conselho recomende que a ICAO e referindo-se aos Estados:

- reafirme seu compromisso de assegurar que a assistência adequada suficiente é fornecida pelas aéreas às vítimas e suas famílias;
- estabelecer legislação, regulamentos ou políticas de assistência às famílias, planos para assegurar que os prestadores de assistência às famílias tenham recursos financeiros de pessoal, equipamentos e recursos;
- e que os sistemas estão disponíveis a curto prazo para fornecer assistência às vítimas de acidentes em aeronaves e seus familiares em tempo hábil;

- assegurar que seus planos de assistência familiar considerem os seguintes fatores: tipo de assistência à família a ser fornecido, quando deve ser fornecida assistência familiar, revisão periódica e exercício do plano, e a promulgação de legislação, regulamentos e/ou políticas necessárias para implementar o plano;
- com a coordenação eficaz e controle dos esforços para fornecer a assistência necessária às famílias;
- exigir que os operadores aéreos implementem planos de assistência às famílias, assegurar que esses planos são exercidos regularmente, supervisionados e auditados quando necessário;
- exigir que os operadores aeroportuários implementem planos de assistência às famílias, que podem ser parte de seu aeroporto num plano de emergência em coordenação com os operadores aéreos e assegurar que esses planos sejam exercidos regularmente, fiscalizados e auditados, se necessário.

O nosso projeto, na verdade, que encaminhamos ao Prof. Georges, é um complemento a IAC-200-1001 da Anac. Ela caminha, mas ela necessita realmente de atualização, dá para ficar bem melhor, e assistir bem melhor os familiares.

Só vou aqui agora terminar contando aos senhores uma experiência que eu vivi há alguns dias e que faz a gente pensar um pouquinho.

Estive num evento de empresários que vieram trazer as suas experiências em grandes empresas e um deles foi o Luciano Huck. E ele, quando começou a falar, disse assim: "Eu nasci duas vezes, no dia tal e renasci no dia 24 de maio deste ano." Ele estava com a família, os filhos e sofreu aquele acidente.

E ele disse: "Nós precisamos parar para pensar porque a gente acha que acontece com a gente." E ele deixou bem claro. Ali havia quase mil pessoas ouvindo ele, empresários e ele disse: "Não é porque vocês têm uma agenda cheia para amanhã, carregada de bons encontros, negócios que estão aí acontecendo, muito coisa desejada, que você não pode morrer hoje."

Então, a gente precisa pensar nisso. Fica aqui uma família, fica aqui muita gente para ser assistida. Precisamos pensar seriamente nisso.

Obrigada, gente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Passo a palavra ao Sr. Augusto.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - O meu primeiro pedido seria para que o tempo que a Sandra usou não me seja debitado.

Muito bem. Vou explicar por que estou aqui. Não é para fazer nenhuma proposta ao código, ao contrário da Sandra que tem uma proposta pontual. A minha proposta poderia ser resumida no seguinte: que se cumpra o código, mesmo o antigo, enquanto está em vigor, e o novo, quando entrar em vigor. Na verdade, ao menos na aviação experimental, não está sendo cumprido código nenhum, nem o Código de Defesa do Consumidor nem o Código Brasileiro de Aeronáutica nem o Código Civil nem o Código Penal nem a Constituição.

Eu não sou advogado, eu sou médico, ex-médico, porque eu deixei para os cubanos agora, que é a vez deles, eu me aposentei. Então, estou aqui devido a uma tragédia familiar que aconteceu, mas não vim aqui falar sobre ela. Este ano eu perdi um filho com 19 anos, piloto privado e piloto esportivo, num acidente absolutamente estúpido e evitável, com esse tipo de aeronave aqui: uma aeronave anfíbia, categoria experimental. E não foi um acidente, não é experimental, não é de construção amadora, mas é assim é enquadrado pela legislação atual. Esse meu filho só morreu porque nasceu no Brasil. O único país do mundo onde a aviação tomou uma proporção gigantesca, concorrendo, inclusive, ilegalmente e deslealmente, com a aviação certificada em condições precaríssimas, principalmente em termos de segurança.

Então, a ideia seria nos mudarmos do Brasil, como ratos abandonando o navio, afundarmos todos nisso ou nos unirmos para tentar mudar essa situação. Não somos contra a Anac - apesar de eu viver me batendo com o Roberto Honorato por aí - nem contra a fabricação de aeronaves leves, chamadas experimentais indevidamente ou de construção amadora, mais indevidamente ainda.

Também não estamos atrás de perseguir culpados ou de achar quem foi o culpado do acidente, essa é uma outra questão. Precisamos mudar essa situação.

Se conseguirmos salvar uma única vida, já terá algum sentido para o resto da nossa sobrevivência. Estou falando aqui em nome da minha família.

Muito bem.

A composição dessa entidade, inclusive eu gostaria que constasse aqui que vou começar pelo ruim, vou começar xingando. Gostaria que constasse nos *Anais* o protesto da ABRAPAVAA quanto à ausência dos consumidores nesta entidade. Nós temos aqui 36% que representam o empresariado de vários níveis - não sou contra eles também -, os gestores e alguns

técnicos e pilotos independentes, mas não aparece o consumidor. Isso vai ter que ser levado em conta em algum ponto, aqui ou nas audiências públicas, mas em algum lugar terá que ser ouvido o cliente.

A minha insistência aqui é de que a fabricação industrial de aeronaves leves está praticando uma concorrência desleal absurda, enquanto a Anac, o Código, enfim, o órgão regulador impõe rígidas normas para aviação geral e transporte comercial, fiscalização, burocracia, lentidão, os motores e peças aeronáuticas, custos altos e registros de acidentes, na aviação experimental não há nada disso, as regras são frouxas, quem fiscaliza o produto é o próprio fabricante, que é credenciado pela Anac como PCA - não há um fiscal externo - cheio de facilidades, agilidade nos processos, os motores e peças não têm que ser aeronáuticos, os custos são baixos e, para completar o círculo, o crime perfeito. Não são investigados nem sequer registrados os acidentes. Então, a impressão que o consumidor tem é a de uma aviação absolutamente segura e depois vou mostrar por quê.

O voo por conta e risco por si só já é uma ilegalidade, porque não pode existir um produto no comércio produzido industrialmente, em larga escala, em que o responsável pelo risco é o consumidor.

Então, está aí a questão. É só a aviação regular e a aviação geral que são responsabilizados civil e criminalmente. O consumidor acha que não tem que processar a empresa quando há defeito oculto, porque ele se baseia na cultura de que ninguém tem direito.

Então, essas aeronaves são chamadas às vezes de ultraleves, às vezes de experimentais, às vezes de construção amadora, mas não são nada disso, não são experimentais, são experimentadas há décadas; não são de construção amadora, a construção agora é industrial, não tenho nada contra isso também, acho até mais seguro que seja industrial, desde que seja fiscalizada; não são simples, são complexas como os jatos. Não é exagero meu, piloto automático acoplado no GPS com tela Efis, o “diabo”, só que tudo de terceira. Então, a sofisticação, em vez de melhorar a segurança, complica a segurança. Basta ter uma torre de celular perto de onde você está voando para o piloto automático ir atrás da torre em vez de ir atrás da proa.

Os preços são baixos, graças ao descumprimento de regras de segurança, sob a complacência das normas da Anac. Não são de uso recreativo, como preconizam as regras, são de uso executivo e está aqui o Código Brasileiro de Aeronáutica: “Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas.” Não há exceções. Ainda divide em militares e civis e as civis entre públicas e privadas e não há uma terceira categoria de aeronaves experimentais, como se fossem *drones*.

O Código Brasileiro de Aeronáutica - o atual e o novo - é oriundo de uma lei. No entanto, as resoluções e instruções normativas da Anac muitas vezes regulam ao arrepio da legislação maior, tanto a Constituição, como o Código de Defesa do Consumidor, como o próprio Código Brasileiro de Aeronáutica.

Então, por exemplo: “Poderá a autoridade aeronáutica, em caráter excepcional, [excepcional significa que não é sempre] permitir o uso de componentes ainda não homologados [mas que estão em processo de homologação], desde que não seja comprometida a segurança de voo.” Vocês vão ver peça até de mangueira de jardim. A própria Anac reconhece que uma IS não pode criar novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidas numa RBAC ou em outro ato normativo, que dirá o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Aqui, volto a repetir, há uma norma da própria Anac, RBAC nº 1, Emenda nº 1, que diz que as aeronaves experimentais são aeronaves em processo de certificação - não são - para pesquisa e desenvolvimento - também não são - construídas por amadores - igualmente não o são, para esporte e lazer. Claro que não, são aeronaves executivas fazendo táxi-aéreo, fazendo todo tipo de transporte pelo País afora.

Nos Estados Unidos há seis mil dessas aeronaves; no Brasil também. Só há uma diferença, nos Estados Unidos há dez vezes mais aeronaves gerais do que aqui, no geral. Lá há 200 mil. Então, esses 6 mil lá representam 3%; aqui representam 30% do total.

Aquele risco ali é da tela, não é nosso, está bem?

Então, tecnicamente são experimentais. Os experimentais são aeronaves, não são *drones*. Eles transportam pessoas.

O que acontece? Com base no tal do “Voo por conta e risco”, a que a Anac obriga o fabricante, para benefício dele - acho que isso foi encomendado pelo próprio fabricante: “Coloque uma placa aí de que o voo é por conta e risco do usuário que aí ele não vem incomodar com responsabilidade civil, nem penal, nem nada.” Ficou fácil a vida. Aí, o consumidor só compara preço, só valoriza aparência e desempenho e o desempenho é melhor até que o das aeronaves certificadas, porque não deve ter redundância, não têm de cumprir normas de segurança, o consumidor se encanta com a sofisticação tecnológica e, desinformado, compra os experimentais tranquilamente. Inclusive, no nosso caso, o nosso experimental foi chamado de LSA - ou ALE, Light-Sport Aircraft e, na verdade, não há nenhum no Brasil ainda certificado, mas a propaganda enganosa o leva a crer que está entrando numa coisa absolutamente segura.

Veja, é interessante que a Anac coloca recomendações e lembretes quando se trata da aviação experimental. Eu não conheço uma norma oficial que não tenha que ser coercitiva, não sugestiva, deixando a critério do regulado o critério de obedecer ou não à norma. Então, quando se põe num lembrete o recomendável, esqueça, ninguém vai cumprir isso. Ainda coloca que na estrutura primária e sistemas críticos. E se não acontecer isso? O que acontece? Nada, é o usuário que morre. Aí, está lá outra questão, que é a questão da porção maior. Agora, através do RBAC 21.191-a, caiu por terra isso. Antes, a porção maior tinha que ser construída por um amador, 51%. Sabe o que acontecia? O amador era constrangido a assinar um documento na fábrica confessando falsamente ter construído 51%.

(Soa a campanha.)

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Isso existe, é prática, eu tenho testemunha disso. Um teve até que ser fotografado com uma chave de fenda no motor para fingir que ele estava construindo ou consertando o motor. Depois caiu por terra - graças a Deus! - porque a indústria tem muito mais condições de, acredito, construir com segurança.

A lista de verificação é a única forma de fiscalizar uma aeronave. Essa lista está aqui: ou da lista de verificação, então esse critério, a fiscalização, a avaliação é feita por inspeções e/ou da lista de verificação. É uma listinha. Quem faz a lista? O fabricante e a Anac não tem perna, não tem estrutura para mandar toda hora em que sai um avião de uma fábrica dessas para ver se foi cumprido.

Esta é a questão que eu coloco aqui: quando você coloca “ou” e “pode ser”, tudo vai pelo caminho do mais fácil.

Então, continua essa história do experimental, vou passar rapidamente porque tenho imagens que falam mais do que essas palavras.

Vejam, as leniências da Anac: Sacrifica segurança para fins lucrativos, contrariando a IS Nº 21.191. A Anac chega a dizer que a produção pode ser feita por pessoa jurídica, desde que não haja fim lucrativo. Qual é a finalidade disso? É imoral o lucro? É melhor a indústria ter lucro, ter viabilidade e fazer uma coisa decente e segura. Por aí afora...

Ali há uma série de coisas que vela a pena ver melhor: Aceita declarações do próprio fabricante, aceita declarações falsas de consumidores, delega ao fabricante a prerrogativa pública de checar os pilotos...

Quer dizer, é uma delegação de poder e dever de polícia que cabe ao Estado, no meu entendimento, como cidadão. Não sou jurista, não sou advogado, nada.

Delega a uma Associação o poder de polícia de emitir habilitações. É como se o Detran, o Contran delegasse à autoescola, pior, ao fabricante dos automóveis a capacidade e o poder de emitir carteira de habilitação. Todo mundo aqui tem carteira, todo mundo sabe como é difícil tirar uma carteira.

A confusão é geral e não são aeronaves simples, são aeronaves complexas, com piloto automático, anfíbias, com trem retrátil, trem elétrico, *flap* elétrico. O que acontece? A Anac diz o seguinte... A Anac descumpe o Código Brasileiro de Aeronáutica... Não vamos bater no Roberto, porque ele não é culpado disso, acho que nem é do tempo dele. “Necessidade de um Certificado de Aeronavegabilidade. [...] toda aeronave somente poderá ser autorizada para o voo se a mesma possuir um Certificado de Aeronavegabilidade - CA válido”. Toda, não há exceção.

No entanto, a Anac dá Certificado de Autorização de Voo para equipamentos que não têm Certificados de Aeronavegabilidade, que é um requisito prévio ao de Autorização de Voo, que é o CAV.

Como próprio objetivo, a Anac nessa IS diz que é: “Fornecer informações e procedimentos para o processo de construção, operação e manutenção da aeronavegabilidade de aeronaves de construção amadora [...]”.

Como manutenção da aeronavegabilidade se declara que aquela aeronave não tem aeronavegabilidade? Vai manter o quê? Está parecendo a meta, não se tem meta e se dobra a meta. Isso é um absurdo! Isso é uma coisa até infantil. *(Risos.)*

A Anac descumpe até suas próprias normas. Colocou aqui “50 horas de voo”. Aí, ninguém cumpria, porque é difícil, dá prejuízo, vai haver desemprego, ameaça de todo mundo: “Ó, vai haver desemprego”. Aí, a Anac baixou para 40. Não adiantou nada. Eu comprei uma aeronave nova, zero quilômetro, com 9 horas, a outra com 13. Quem é o piloto de provas? O usuário, o consumidor final. Inclusive, está escrito aqui que os primeiros voos... “Realizando voos solo [...]. O programa de ensaios em voo deve ser realizado por piloto habilitado [piloto de provas] [...] realizando voos solo.” O primeiro voo que eu fiz na aeronave foi junto com o instrutor. Eu já era piloto de tudo, eu só não voo vassoura, só minha esposa que voa. O que mais?

Então, a Anac descumpe também seus próprios programas. Há um programa lá chamado Programa de Segurança Operacional Específico(PSOE), que fala, inclusive, que a diretoria e as gerências gerais e regionais e superintendências são responsáveis pelo gerenciamento de riscos à segurança e pela “mitigação e controle de riscos identificados no contexto

interno e externo à Anac". Cada vez em que se fala com a Anac sobre segurança, dizem: "Não, isso não é conosco isso é com o Cenipa". Mas também não atende às recomendações do Cenipa. A Anac ignora as recomendações do Cenipa.

(Soa a campainha.)

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Nós temos aqui o Gusman, que está aqui representando a Asipaer, que é justamente para aproximar um pouco - não é, Gusman - a Anac das recomendações da Asipaer. Espero que tenha sucesso!

A missão da Anac: garantir a todos a segurança e a excelência da aviação civil.

A visão: segurança e desenvolvimento - segurança não é o objetivo da Anac, isso é coisa para o Cenipa fazer.

Está lá como principal acionista a sociedade, o fim público, a ética e a transparência e a meritocracia. Eu nunca vi nada disso acontecendo, muito pouco.

E aí, quando batemos na Anac ou vamos lá cobrar, etc. e tal, dizem: "Não, mas a agência reguladora tem um poder discricionário". Só que um poder discricionário não pode atropelar um poder maior, o poder da Constituição, do Código Civil, enfim, do Código do próprio CBA. Aqui tenho vários pareceres de juristas sobre isso, devem ser do conhecimento dos senhores: Alexandre Aragão, Patrícia Sampaio, Maria Sylvia di Pietro, Celso Antônio Bandeira de Mello, Hely Lopes Meirelles, são nomes bem conhecidos de quem trabalha nessa área, Carvalho Filho, Alexandrino e Paulo, enfim, colocando que nenhuma discricionariedade pode atropelar a lei.

Olha o que diz este expediente da Anac, cita o art. 114 do Código Brasileiro de Aeronáutica: "Certificado de Autorização de Voo [a única coisa que o falso experimental tem]. Esse documento certifica a aeronavegabilidade de uma aeronave experimental." Então, não precisamos nem do Certificado de Aeronavegabilidade, esse documento já certifica.

Aí, a Anac obriga o fabricante - coitadinho - a botar lá que o voo é por conta e risco porque essa aeronave não satisfaz o requisito. Afinal, não satisfaz só para efeitos de isentar a Anac e o fabricante da responsabilidade? Onde fica o consumidor nisso? Não pode. Então, a pergunta é: pode haver um Certificado de Autorização de Voo sem o Certificado de Aeronavegabilidade? Primeiro que não precisa, porque ele satisfaz. O Certificado de Autorização de Voo já preenche a necessidade de aeronavegabilidade, está escrito ali.

Não pode, mas a Anac emite o CAV sem o CA. É tão popular isso aí, tão de conhecimento público que está num site de perguntas e respostas da Anac.

[...] a vistoria técnica [...] equivale à conclusão do processo H3, junto à GGCP (Gerência Geral de Certificação de Produtos Aeronáuticos). Após a aprovação do projeto, haverá inclusão do parecer da GGCP favorável à aeronavegabilidade [...], o que possibilitará a emissão do CAV. [...] ao ser requerido [...] um pedido de emissão de CAV [...], este não poderá ser concluído até que o outro processo na GGCP seja aprovado [...].

Então, há duas possibilidades aqui: ou há um parecer da GGCP favorável à aeronavegabilidade e a Anac ignora dizendo que a aeronave não é aeronavegável e emite Certificado de Autorização de Voo ou não há um parecer da GGCP favorável. A Anac, aí, emite o Certificado de Autorização de Voo. Então, de duas uma: ou há e ela não emite para se eximir e eximir a indústria ou não há e ela está ilegalmente concedendo uma autorização de voo para quem não voa. A Anac não cumpre até seu próprio Regimento Interno.

Art. 104 do Regimento da Anac: "O processo decisório da ANAC obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, [...], moralidade e publicidade, assegurado o direito ao contraditório [...]."

Lembram que no almoço eu estava falando sobre o direito ao contraditório? Não sou advogado, mas gosto muito de contraditar. Uma audiência pública da qual você participa por *e-mail* não pode ser chamada de audiência nem de pública, porque ela não tem o direito à palavra e o direito ao contraditório. Assim que são decididas essas facilidades que foram dadas à indústria experimental, falsamente experimental.

Há um descumprimento da Anac das próprias normas: RBHA 91, que já foi para trás: "Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis." Não há exceção a esse item.

Por tudo isso, a fabricação de aeronaves "amadoras/experimentais" - seja qual for o nome ou apelido, porque ela não é nada disso, as regras e deveres só vão para o consumidor, os riscos também.

Este é o acidente a que me refiro e que me levou a descobrir isso. Eu não sou um consumidor hipossuficiente, eu sou piloto há 42 anos, de experimental eu atravessei o País já. Mesmo assim engoli essa porcaria e pus meu filho par voar e para morrer. Por quê? Porque a propaganda enganosa nos faz acreditar que é uma maravilha. Quando sai no relatório do Cenipa, ficamos mais convencidos ainda, porque só houve dois acidentes de 2005 a 2014. Falei agora com o Coronel Fernando, do Cenipa, ele disse: "Pois é, a gente não tem como fiscalizar isso." Tudo bem, que o Cenipa não publique.

Mas publicar uma coisa dessas dá a falsa impressão de que estamos mais seguros num ultraleve do que num elevador, num navio ou num trem.

Chamo a atenção dos senhores que aqui estão se dedicando a criar o novo Código Brasileiro de Aeronáutica - muitos aqui representam interesses legítimos dentro da aviação, se não fosse esse interesse, não existiria aviação -, a concorrência desleal que está sendo praticada é impressionante. Olhe a plaqueta ali: "Esta aeronave não satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade.[Ué, então não pode voar!]. Voo por conta e risco próprios."

Esse aviso é igual ao do supermercado que coloca: "Não nos responsabilizamos por objetos de valor deixados no veículo." Não passa em nenhum tribunal de primeira instância isso. Então, não tem por que continuar essa ilegalidade que induz ao consumidor a ideia de que ele não tem o direito. Isso já é uma ilegalidade à parte, porque já está induzindo uma falsa crença de que o consumidor não tem direitos.

Veja, só a aviação experimental não é responsabilizada civil e criminalmente pelos acidentes: aviação comercial, táxi-aéreo, aviação executiva, todas são responsáveis, menos essa.

Vamos alinhar aqui rapidamente quatro das dezenas de causas...

(Soa a campainha.)

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - ... que produziram esse acidente. Primeiro, a fábrica descumpriu um boletim mandatário com alerta de risco de morte para cumprimento imediato antes do próximo voo. A fábrica não cumpriu. Aí colocou no manual que cumpriu. Então, não é só um crime omissivo, como dizem os advogados. Existe um crime ativo, com dolo.

A aeronave é instável. No projeto dela, quem é engenheiro aeronáutico pode analisar comigo, a instabilidade é total. Depois eu mostro um pouco, superficialmente.

O manual manda, para terem uma ideia, quem é piloto aqui, corrigir parafuso trazendo o manche para o peito, cabrando. Não é preciso ser piloto, basta ser passageiro para dizer que essa é a melhor forma... Como diz aquele Koch, que é autor de um livro, o Coronel Koch, o único resultado de manter o manche para trás num parafuso é manter o estol e manter o parafuso até chegar ao chão. Foi exatamente isso que aconteceu com o meu filho.

Está aí o menino. Olhem o que o matou: esse cisco que está na palma da mão. A foto não fui eu que tirei. Isso aí quem tirou foi o DCTA, foi o Cenipa. Depois de eu muito implorar, eu consegui que o Cenipa fosse lá e eles detectaram aqui, no banjo bolt, nessa bifurcação, que essa mangueira aqui - não foi cumprido o boletim para trocá-la, para substituí-la - soltou esse pedaço, esse pedaço veio aqui e entupiu o carburador. Olhem bem o quanto vale uma vida: um fragmento de borracha.

Então, essas décadas de absoluta anomia na aviação leve, a não investigação dos acidentes, as vítimas convencidas do "por conta e risco" criaram uma convicção de impunidade por parte da indústria. Eles acham, de fato, que a responsabilidade e o risco é do consumidor.

De onde veio esse cisco? Está aqui o boletim: *replacement of the pressure side fuel hose* requerido antes do próximo voo. Risco de injúria fatal, risco de morte. Esse é o boletim.

E aqui está o manual cumprido durante a fabricação da aeronave. É um crime isso aí. Não tem outro nome. Não é uma omissão, não foi esquecimento, não foi nada. Foi para economizar o que esqueceram. "Não, a gente põe aí que cumpriu e fica por isso mesmo". E a gente põe o filho da gente aí para voar nisso!

Aqui está o motor. Esse número de motor aqui é o motor envolvido. Fui à Rotax, e eles falaram: "Mas a gente não mandou um boletim para o senhor também como consumidor porque esse motor não está registrado, a fábrica não registrou para quem ela vendeu o motor". Porque normalmente a Rotax manda um boletim para o fabricante, outro para o proprietário e outro para a oficina que dá manutenção. Mas ela precisa saber disso e também não foi feito.

Aqui está a aeronave. Aqui está o erro de projeto dela. O motor fica em cima. Ele gera, quando está tracionando, um momento de picada e empurra o avião para baixo. Aí a cauda faz o quê? Contraria isso no momento de cabrada. E ele voa estável. Mas quando para o motor, o que acontece com ele? A cauda continua trabalhando, cabrando. E o motor para de picar. Resultado: ele estola no quinto segundo, no quinto segundo depois da parada do motor. Mal dá tempo de você reagir. Você não pode pensar em olhar velocímetro nem olhar nada. E eles não põem buzina de estol também. Então, dependendo da condição em que você está, num ângulo de subida muito agudo, você não enxerga se você está a 90 graus, ou a 50, ou a 30, porque você não vê o horizonte. O horizonte já ficou lá para baixo com 10 graus. Você já perdeu o horizonte. Então, não há nenhuma indicação de que você está estolando.

Eu vou pular essa questão, porque eu já notifiquei autoridades da Anac sobre isso e não aconteceu nada. Só que é o seguinte: 1.154 motores estão atingidos por esse boletim. Não é esse motor que matou meu filho. São 1.154 motores. E a

aeronave, a média de ocupantes dentro da aeronave experimental é de 1,5 sempre, se o piloto está com passageiro ou não. Com passageiro ou não, a média dá 1,5. Então, você pode multiplicar aqui por 1,5. E não adianta nada alertar a Anac.

Nessa questão aqui da concorrência desleal, eu cito a Constituição, art. 170. Resultado disso: é um gigante oculto e sem controle, matando impunemente.

Tem 6,3 mil registros no RAB. Não é pequena essa aviação.

Já desde 2011 o *Estadão* publicava uma denúncia: aparelhos estavam utilizando até peça usada, havia essa farra.

E aqui mostro o seguinte: nos anos de 2010, 2011, 2012, do que produziram, no RAB, 53% das aeronaves registradas foram experimentais. Então, aqui, TTP e TPX estão perdendo para a experimental. Está na hora de todo mundo pensar: esperem aí, esse negócio é grande.

O que acontece? A Anac oficializa esse protecionismo à indústria transformadora em falsas audiências públicas, porque o convite é assim: a quem interessar possa, está aberto o convite para participar desse processo de audiência pública por meio da apresentação à Anac, por escrito, do comentário, que incluía dados, sugestões, o escambau a quatro. Quer dizer, como eu posso debater ou discordar por *e-mail*? Não vai ter contrapartida. A resposta vai ser dada depois da reunião.

Aqui estão os representantes de uma entidade criada que se chama Organização Brasileira para o Desenvolvimento da Certificação Aeronáutica. Essa entidade aqui é de fabricante de experimental, de ultraleve, de aeronaves leves e de construídas por amadores. É tudo a mesma coisa. É para dar um verniz de participação de vários setores da sociedade civil organizada, como sendo representadas nessa audiência pública. É tudo mentira. São os mesmos interessados que fazem o que bem entendem aqui na reuniãozinha. E a Anac, está escrito aqui em cima, esteve presente como ouvinte a todas as reuniões. Que tal? Nem direito à palavra teve a Anac nessa coisa. Então, essa questão contrária, inclusive, a Lei 9.784, porque tem que haver debate em audiência pública.

Aqui há alguns pareceres sobre isso, de juristas. Não vou nem...

Agora vou falar sobre as liberalidades que foram criadas aqui. "Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade". Depois eu mostro aqui as 40 horas, no lugar das 50 horas.

Na verdade, quem testa é o consumidor.

Há aqui até uma coisa absurda, que é o 5.1.4, da 21.191, que diz que o construtor amador pode ser uma pessoa jurídica, desde que tenha por objetivo a aquisição de conhecimentos e não haja fins lucrativos. Parece que foi um petista que fez isso aí. Não é nada disso. Não é para fins de aquisição de conhecimento, nem nada disso.

Agora, vejam o escândalo dessa norma, ou melhor, dessa concessão para o descumprimento da norma. Então, a questão da fabricação da aeronave por indústria já ficou autorizada, coisa com a qual concordo, acho até que é melhor. Agora, a segunda, a segunda regra de transição foi estabelecida pelo §21, e permite que empresas brasileiras fabriquem aeronaves enquadradas na definição de aeronave leve esportiva, que é a LSA, sonho de consumo do mundo inteiro, sem a necessidade de cumprir com as normas consensuais aplicáveis por cinco anos. Então, nós podemos chamar qualquer dessas cadeiras de LSA. Não têm que cumprir norma nenhuma, as normas consensuais aplicáveis - não são as que não são aplicáveis ou que são semiaplicáveis, são as aplicáveis. Então, qualquer Objeto Voador Não Identificado pode ser chamado de ALE.

Aqui há mais coisa. A preocupação da Anac com o bolso dos fabricantes, a contrapartida de construir no Brasil. Aí, com a troca disso, a Anac fala o seguinte: "Para permitir o fluxo de caixa necessário ao fabricante para o investimento no processo de certificação de tipo...". Vocês que são empresários já viram uma norma tão bondosa assim no ramo de vocês? Nunca vi um órgão público regulador me estender a mão desse jeito, dizer: "Olha, você está com problema de caixa..."

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Sr. Augusto, *permissa venia*, o senhor poderia concluir, porque, inclusive, várias pessoas aqui têm voos e precisam se ausentar. Por favor.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Sim, eu vou abreviar. Inclusive, todo mundo tem o texto escrito.

Aqui eu faço uma comparação dos automóveis experimentais com os aviões experimentais. Temos aqui um automóvel experimental e um aviãozinho experimental. Automóvel experimental só podem fabricar três por ano, tem que ter *airbag*, tem que ter ABS, tem que cumprir todas as normas modernas. Não é assim: faça de qualquer jeito, sem cumprir as normas consensualmente aceitas. Aqui está uma comparação dos automóveis experimentais com os aviões experimentais, mais ou menos na mesma linha do que com a avião certificada.

Eu vou mostrar aqui agora o seguinte: como faz para você voar um anfíbio? Depende. Você tem carteira de anfíbio? Não. Então eles se registram no RAB sem qualquer habilitação exigida. Você pode usar qualquer uma: PLA, PC, PP, pode ser o que for. Só 34% das aeronaves desse fabricante, que são aeronaves anfíbias, são registradas no RAB como anfíbias, exigindo carteira de anfíbio. É fácil. Então, se o senhor vai lá comprar uma aeronave, perguntam: "Qual é a carteira que

o senhor tem?" É a PP. Pronto. Ponha aqui PP MNTE, monomotor. Pronto. Resolvido. Aí, quem é que treina e checka os alunos? O próprio instrutor da fábrica. Se ele tiver uma falha na instrução, jamais vai descobrir.

Quem dá a carteira? Uma entidade associativa dos usuários. Não é um Detran que vai lá. Não há isso na versão experimental. Resultado: ela delega um poder/dever de polícia, que está aqui na Lei 9.784, vedada a renúncia total ou parcial de competência, salvo autorização em lei. Não há nenhuma lei.

Aí, o que acontece? Está aqui o manche para trás. Olhem a instrução para sair do parafuso! Está aqui o Coronel Aviador Sérgio Koch dizendo: "Cabrar durante um parafuso só tem uma finalidade que é a de garantir que a aeronave nunca saia do parafuso - ela só vai parar de girar quando atingir o solo". A Anac exige o parafuso aqui, só quando possível. Olhem: "Voos em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo e parafuso quando possível".

Quer dizer que sai piloto sem saber estol, sem saber sair de parafuso, sem nunca ter feito um pré-estol, o que assusta o aluno. Já vi caso de aluno desistir de curso e a escola perder dinheiro porque atreveu-se a fazer uma perda, o aluno se assustou e disse: "Quero meu dinheiro de volta, porque aviação não combina comigo; eu não sabia que tinha isso". Vomitou, fez o diabo. Então, aqui eu estou...

Aí há só um dispositivo da Anac, que é o RBAC 23, que cria aqui, no 23.221, a exigência de parafuso para toda categoria normal, toda aeronave de categoria normal. Só que faz isso em inglês. Isso é inconstitucional, porque a Constituição prevê que a Língua Portuguesa é o idioma oficial. E já há julgados aqui sobre isso. Foi cancelada a norma porque estava em inglês. E eu não sou obrigado a saber inglês, eu estou no Brasil.

Aqui são alguns acidentes só desse fabricante só em um ano. Alguns deles, esses aqui principalmente - um, dois e três - são parafuso chato. É só olhar a asa, quem é investigador aeronáutico, e vai ver que não há rastro para trás. Aqui há rastro do paraquedas balístico. Não adiantou nada. Morreram os dois. Aqui a grama está intacta. Esse negócio caiu assim como uma pedra. No resto, todo mundo aí ou alguém morreu.

Aí vem o Cenipa e publica esta estatística aqui: 1 acidente de experimental e 1 acidente de ultraleve, 208 de helicóptero, 975 de aviões, ou seja, vamos todos abandonar essas linhas aéreas, jogar fora essa passagem e pegar ultraleve para ir a São Paulo e não sei onde, todo mundo.

Quem investiga acidente experimental é a polícia. A polícia não sabe nada disso. Então, está parecendo aquela história lá do Sherlock Holmes. Perguntaram para ele: "Como seria se o senhor cometesse um crime? Como seria? Qual seria o resultado de uma investigação?" Ele respondeu: "Não, ninguém saberia sequer que foi cometido um crime." É mais ou menos isto: é um crime perfeito, porque lá no fim o Cenipa não investiga e aí ninguém sabe que há mortes. Não morre ninguém na aviação experimental.

Aqui você vai ver mais ou menos que, só porque liguei o strobo, três ponteiros foram para a faixa vermelha. Se eu estou numa decolagem e acredito nessa porcaria dessa RPM de 10.000, sendo que o motor explode com 8.000, eu vou reduzir o manete e vou cair em frente. Por quê? Porque a instalação eletrônica é precária.

Esse aqui foi em voo. Olhem como é feita a mangueira. Isso aqui é a mangueira que trás ar para o tubo de Pitot. Então, o tubo de Pitot está informando aqui uma velocidade de 32 milhas e o GPS está com 104. A tela TAS fez a conta e descobriu que nós estávamos com um tufão vindo do Nordeste com 54 nós, ou 100km/h. Era um dia azul, bonito, não tinha nada disso. Como é que você vai planejar um voo desse jeito?

Aqui está o projeto que a fábrica mandou ao mecânico para instalar uma bomba auxiliar. Olhem a qualidade do diagrama eletrônico de instalação! Por isso que dá aquelas zebras, aquelas interferências ali. Eu briguei, bati o pé e exigi que viesse coisa melhor. Daí eles passaram a limpo e aí que foi usado esse projeto.

Essa aqui é a gasolina tirada do ultraleve, gasolina azul. Essa gasolina azul quando sai das mangueiras sai dessa cor aqui. Aí o engenheiro Carlos Vasconcelos, lá do DCTA, me falou: "Olha, ponha esse pedaço de mangueira dentro da garrafa e me mostre daqui a uns dias". Mostrei para ele. Disse: "Está aprovado".

Essa é a torneira que segura o lastro. Esse avião só voa equilibrado se tiver um lastro de 25 litros de água no nariz. Mas essa torneira fica no lado do passageiro, no pé. E a marca dela? Vocês estão vendo aqui a marca, bonitinha, a patinha do tigre? Essa é a peça aeronáutica ou não aeronáutica, um sistema essencial. É um sistema crítico, porque se vazar essa água lá do nariz você não percebe.

A bomba de porão só liga no automático com 13 litros e você, com 4 litros, se desequilibra, estola e entra em parafuso e morre. Olhem bem as margens que tem. Então, aqui é a instalação da bomba de porão. O manual manda a instalar a 30cm, aí eles instalam a 16cm; manda colocar um sifão, eles não colocam. E aqui está o resultado da entrada de água no casco.

A água migra para a popa, porque avião anfíbio tem popa, é igual barraco, migra aqui para a popa; não é a cauda, a cauda está aqui. A popa está aqui, a popa do casco. Aí produz esse estol aqui que matou dois em Veranópolis, um lugar desses.

Esse aqui é o envelope de segurança dessa aeronave. Nessa faixa verde de 25 litros do lastro, combinando todas as coisas, você vai ter apenas 8,4% das situações seguras, o restante do envelope todo é inseguro e você não descobre quando vaza a água.

Agora vejam como é feita essa certificação da aeronave: primeiro, usa o logotipo da Anac, o fabricante usa o logotipo da Anac. Isso é uma ilegalidade. Não pode um cidadão, um fabricante, um particular usar logotipo de um órgão público. Diz que é amador, construída por amador, só que é uma indústria.

Aí novamente usa o logotipo, assina como PCA (Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade). A Anac cadastrou fabricante como profissional para fiscalizar o produto dele mesmo? Onde isso, gente?

Aí há aqui várias das coisas em que não vale a pena nem perder tempo. Está aí inspetor, que é o mesmo fabricante, com o logotipo da Anac. E aí é interessante: o fabricante, como é inspetor, diz que a aeronave que ele fabrica é aeronavegável, sim. Daí a Anac diz que não e ainda obriga a colocar aquela placa...

(Soa a campainha.)

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Está chegando ao fim.

Ele inclusive reconhece aqui, num documento do Sebrae e da Confederação Nacional da Indústria, olhem bem a frase: "Alguns desses ensaios puderam ser realizados por meio de simulações em *software* de modelagem 3D, que foram aceitas pela agência certificadora sem necessidade de teste real com a aeronave. Que tal? Vamos fabricar aeronaves experimentais. A gente manda *e-mail* com arquivos em sei lá o quê e faz voar. Até o burro do Schreck voa nessas condições.

Aqui está o fulano de tal, eu não estou citando o nome porque a minha questão não é ir atrás do nome, mas atrás do absurdo. No Crea de São Paulo, o que ele é? Não sei se dá para ler aqui: um engenheiro mecânico. O dono da fábrica, que assina como engenheiro aeronáutico, e a Anac reconhece e ainda o credencia como fiscal dele mesmo, aqui, ele se apresenta até em inglês: *Aeronautical Engineer Degree*, quer dizer, graduado em Aeronáutica, em Engenharia Aeronáutica. Não é que ele fez uma pós, não. Está aqui: engenheiro aeronáutico.

Aqui, dessa vez ele mandou para a Anac e não pôs engenheiro aeronáutico, pôs a assinatura de um outro caboclo. Esse caboclo se anuncia como engenheiro mecânico. Aí eu fui ao Crea e descobri que ele não é engenheiro mecânico. Ele foi engenheiro civil. E faz 21 anos que o registro dele está suspenso por falta de pagamento. Não cometeu nenhum crime, mas não estão nem aí com esse troço de ter Crea. Que nada! É tudo levado desse jeito. Na cópia que vem para o usuário do mesmo documento, vem: engenheiro aeronáutico. Ali escapou uma, que foi para a Anac como engenheiro aeronáutico. Mas ele geralmente toma cuidado para ninguém na Anac descobrir. Então, aí é a mesma coisa.

Agora, aí estão mais umas mentirinhas aqui do tipo: tem três tanques e aqui tem um marcador para cada tanque. É o que consta no manual da aeronave. Deve a Anac ter engolido essa lista de verificação. Na verdade, só tem uma sonda em um dos tanques, no tanque menor, que é chamado de tanque de glissagem, e só no pescocinho dele para medir, por vasos comunicantes, a quantidade de combustível existente na asa. Vaso comunicante funciona parado. Agora, na hora em que você voa, inclina, vira, não é possível. Resultado: aqui está um exemplo, o tanque inclinado e o tubinho aqui marcando cheio e você está com o tanque planetário. Aí você cai na metade da viagem.

Aqui a autonomia de 10:1, autonomia, não: razão de planar de 10:1. Eu tomei essa medida, capei o motor e desci com 7:1. Então, se você acha que vai pousar lá, não. Você vai pousar aqui, embaixo. Você vai pousar na sombra. Eles dizem que a autonomia é de 800km e, em alguns lugares, de 1.000km. Eu nunca consegui fazer mais do que 400km com essa aeronave. Nunca. Nem uma vez.

Essa aqui é a foto mais crítica do acidente. Aqui está o corpo do meu filho. Ele foi esmagado pela asa e pelo motor, por quê? Fuselagem de carbono Kevlar, mas não é; é de fibra de vidro. A fibra de vidro é dez vezes mais barata, dez vezes mais pesada e dez vezes menos resistente do que a fibra de carbono. Então, está previsto que tem que ter 18 G qualquer estrutura atrás do piloto, tem que aguentar o impacto de 18 G. A caixa-preta desse avião, porque tem, registrou 2,9 G. O meu filho não precisava ter morrido. Podia ter se machucado, mas não precisava ter morrido.

Aqui um algoritmo de segurança que eu fiz que vale a pena, depois, a gente comentar. Essa é a última tela, a última tela. Coloque o Excel ali, meu filho, só para fazer um exercício, agora, de saideira, prometo que é saideira. Aqui eu fiz o seguinte: eu peguei nove etapas de um diagrama de *reason*. Por exemplo, você pergunta: o projeto é de um engenheiro aeronáutico? Se sim, vamos fazer de conta que uma aeronave tem 100% de segurança nesse quesito; se não, nós vamos degradar aqui. Quanto que a gente degrada? Vinte por cento, vamos dizer. Esse número, lógico, é aleatório. A fiscal, além do próprio fabricante, se é que dá para chamar fabricante de fiscal: se sim, é 100%; se não, eu tirei só 10%. O motor e as peças são aeronáuticas? Não. São 20% de quebra na qualidade, na segurança. O boletim mandatório "No Go", é

cumprido? Não. Tirem aí 25%. Se o boletim não é cumprido, o piloto é informado? São 30%, porque aí você perde a chance de cumprir.

Vou precisar da sua ajuda, meu filho, para baixar essa tela, porque esse *mouse* aqui é muito arisco.

Então, está lá: a aeronave é estável? Não. Tirei 10%. O manual informa que ela é instável? Não, não informa. Tirei mais 15%. O manual orienta como sanar essas instabilidades? Não. E o treinamento informa? Também não. Resultado: nós tivemos uma perda conjugada, combinada, de 83% na segurança, ficamos só com 17%. Então, de cada 100 viagens, 83 caem e 17 chegam ao destino.

Era isso.

Obrigado.

Eu gostaria que lessem essa apostila ilustrada, que é a edição em quadrinhos do estudo que eu fiz nesses onze meses, desde janeiro, que é uma apostila de 293 páginas altamente indigesta, já obriguei o Kerlington a ler, não sei se ele leu, mas dei uma apostila para ele. Se alguém estiver interessado, eu posso fornecer. Meu *e-mail* está em um adesivo na contracapa desse documento.

Muito obrigado.

Desculpem-me por ter me delongado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bem, senhores, o Dr. Augusto foi apresentado a mim pelo Senador Vicentinho. Nós nos conhecemos lá, durante uma reunião no Senado, e, como se diz, então foi feito um pedido e obviamente nós dissemos: olha, nós temos respeito para com as associações que possam trazer contribuições que possam ser aproveitadas, sendo que o nosso momento político aqui é extremamente restrito. Enfim, eu acho que a apresentação aqui foi interessante, as propostas constarão na tabela, aquilo que foi colocado.

Tudo bem, eu sei, Roberto, que o senhor vai falar, apesar do horário, apesar de ser quase 17 horas e muitos aqui terem os voos que estão pré-agendados.

Obviamente o Dr. Augusto passou muito o tempo. Mas, como se diz, então, pergunto se alguém tem alguma consideração a ser feita, além do Honorato.

Então, vamos encerrar essa questão com o Marcus e com o Geraldo. Tudo bem?

Honorato, por favor.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Obrigado, Presidente.

Bem, em primeiro lugar, como já falei, a gente se reuniu alguns meses atrás. A gente lamenta muito a perda do seu filho. Enfim, nós trabalhamos para a segurança, para que acidentes não aconteçam, mas, enfim, temos que analisar com calma as causas do acidente, o que aconteceu, os ajustes que têm que ser feitos. Depois, agradeço a entrega do material aqui. A gente já tinha conversado, mas, oficialmente, é a primeira vez que a gente recebe um material que nos permite averiguar algumas questões que o senhor coloca, que envolvem responsabilidades tanto do operador quanto do fabricante.

Os processos, eles são preparados para que se façam registrar algumas questões importantes de consciência, de ciência da pessoa que está atuando ali.

Os processos são preparados para que se façam registrar algumas questões importantes de consciência, de ciência da pessoa que está atuando ali.

Em relação aos aspectos técnicos e fatores contribuintes do acidente, em especial o acidente que levou à fatalidade do seu filho, como o senhor disse que tem uma investigação no Cenipa, o ideal é que a gente aguarde a investigação do Cenipa para realmente entender na totalidade quais foram os fatores contribuintes.

Eu não vou falar... Tem várias críticas que o senhor colocou ali. Com alguns aspectos eu concordo, nós já conversamos. Sobre alguns outros eu já lhe expliquei algumas vezes, mas infelizmente, acho que o senhor não chegou a considerar.

Tem várias afirmações que o senhor coloca ali, vários trechos de documentos, de regulamentos, de instruções, de procedimentos que são levadas isoladamente e não trazem a verdade, na conclusão que o senhor está chegando. Isso tudo a gente vai poder agora, com esse material que o senhor nos entregou, oficialmente explicar, embora eu já tenha lhe falado vários aspectos desse.

Eu queria só me remeter a essa exposição aqui e associá-la a outra exposição que foi feita aqui há quatro semanas, eu acho. Quem tratou de ir foi a aviação experimental. E lá naquela ocasião, a gente estava discutindo aqui que este trabalho da Comissão tem que promover a melhoria da segurança, etc, etc.

Acho que esse foi o consenso, depois de uma discussão que a gente teve aqui. E na época foi levantado que o número de empresas que atuavam nesse ramo diminuiu bastante, etc. Mas, enfim, a agência, desde 2012, percebeu que houve um desvirtuamento da construção amadora.

A aeronave que o senhor possuía, que se acidentou, era uma aeronave de construção amadora. E todo mundo que está envolvido nesse processo sabe que é uma construção amadora: quem fabrica, quem se responsabiliza; o engenheiro que se responsabiliza sabe que é uma construção amadora. Enfim, o senhor citou aqui declarações falsas dos próprios compradores. Enfim, todo processo é feito para o senhor ter ciência daquilo em que se está envolvendo.

A gente sabe que na aviação todo mundo sabe o risco de aviação experimental. Não se pode comparar nível de risco de uma aeronave, aviação experimental que eu disse e estou falando de construção amadora, frente a uma aeronave certificada.

Então, desde 2012... Em 2008, a gente iniciou um trabalho para tentar acertar isso aí. Vem um histórico desde a década de 90, pelo que consta, em que os ultraleves começaram a ser produzidos, e a agência, à época, entendeu que seria importante formalizar a indústria que está ali por trás. Isso por si só já é um desvirtuamento do propósito da construção amadora.

Em cima disso a gente foi. O senhor citou aqui algumas regras. Embora não tenha - infelizmente - mostrado, qual o contexto que se considera. Mas houve uma restrição para as emendas que montam ou que produzem aeronaves de construção amadora. A gente está vivendo um momento de regra de transição. Essa regra de transição tem como foco a categoria de aeronave leve esportiva, que tem um nível de segurança melhorado, uma vez que existe uma regra que é uma norma consensual, que o senhor seguiu aqui e disse.

Além disso, alguns outros fabricantes... A Anac criou um programa que se chama iBR2020. O senhor, ali, um comentário negativo, mas a ideia dele é que essas empresas se preparem para certificar. Que elas consigam ter um nível técnico suficiente para que possam se certificar.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - O comentário é positivo. A única coisa que falta é ser verdade. Isso não acontece. A Anac pode estar com a melhor das intenções, mas o pessoal está subvertendo essas coisas.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Se o senhor verificar, o iBR2020 visa a que essas empresas em 2020 alcancem o nível técnico para certificarem uma aeronave. E quando se certifica...

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - E até lá, Roberto? Até lá?

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Até lá somente as empresas que estão nesse programa podem cadastrar construção amadora. Somente essas empresas.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Certo, mas elas têm direito de mentir para você, consumidor, que aquilo é um LSA?

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Não, Dr. Augusto.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Mas foi assim que eu compreí.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Vamos deixar o Roberto fazer as colocações dele, por favor.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Enfim, se a gente for verificar, o iBR2020 tem esse ponto como meta, por isso teve aquela redução do número de empresas, quando há quatro semanas atrás as pessoas ficaram... O Sr. Tércio até perguntou como é isso, como isso acontece. É porque, na verdade, está havendo um movimento do Estado sobre essa atividade, restringindo algumas regras que existiam um tempo atrás.

Com relação a propagandas enganosas, o senhor trouxe alguns exemplos e depois me encaminhou por *e-mail*. E também um regulamento da Anac, agora, recentemente, foi criado para tornar uma violação aos requisitos da Anac - e ela pode atuar mais fortemente em termos de coercitivos -, que coloca que induzir através de propagandas - em relação a produtos aeronáuticos -, levar ao erro o comprador ou mesmo a agência, ou seja, induzir pessoas ao erro através de propagandas é uma violação ao regulamento. Isso, recentemente, foi feito.

Com base naquela reunião que a gente teve, foi publicado um boletim especial de aeronavegabilidade alertando os operadores e os construtores de aeronaves - construção amadora - sobre... Na verdade, ele até cita o Ocidente, mas no geral, a construção por amadores pode utilizar componentes não certificados. Isso é o art. 67 § 2º desse código atual, não do que a gente está reformando. Não é a nossa proposta.

O código resguarda a construção amadora. E é algo bastante importante e útil para um País que tem indústria de aviação. Então, nós incentivamos - o senhor até citou ali - e recomendamos que se utilizem produtos aeronáuticos. Em construção amadora, dadas as limitações operacionais, que são pesadas, pelo menos em regulamento é pesado, tudo pode

ser experimental, mas nós recomendamos, incentivamos as pessoas a utilizarem produtos aeronáuticos certificados, porque quando se utilizam esses produtos, que é o caso do motor da aeronave, você conta com publicações e um controle muito maior.

Então, não é que... Não dá para a gente pegar esse exemplo e generalizar, mas quem tem aeronave experimental que conta com produtos certificados, tem uma fonte importante de informação para aumentar o nível de segurança.

Bem, acho que de forma geral são esses os aspectos. Enfim, o material que o senhor passou aqui para todos nós eu vou encaminhar dentro da agência como uma denúncia e vamos tratar. Realmente, não é a primeira vez que a gente recebe.

O.k. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Deixe-me passar a palavra para o Marcos.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA (*Fora do microfone.*) - Dê-me só um instantinho para esclarecer uma questão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Se o senhor for muito breve, por favor.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA (*Fora do microfone.*) - Bem breve.

O SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA - Porque 17 horas, realmente...

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Eu mesmo tenho o avião.

O senhor falou várias vezes, Sr. Roberto, sobre construção amadora. Inclusive chegou, numa mesma frase, a colocar indústria de construção amadora. A Anac não percebe o contra-senso disso não? Ou é industrial a produção ou é amadora. O que não dá é para ter uma produção industrial sob regras amadoras.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Como eu disse, é exatamente este ponto que a Anac entende que é um desvirtuamento do propósito de construção amadora.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Certo. Ah, sim!

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Iniciou medidas em 2008 e está em regra de transição para que isso não exista mais. O que a gente espera depois do programa iBR2020? Ou que a empresa certifique o seu produto ou a gente tem a construção amadora na sua essência, como existe.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - E os que morrerem até lá?

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Espero que não aconteça acidente.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Não! Está acontecendo.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Eu realmente espero que cada um, cada ente...

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Eu também espero.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - ...nesse sistema seja responsável por uma parcela operacional na fabricação, e tudo o mais.

Uma coisa é o sistema, outra coisa são mentiras ditas, vistas grossas.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Propaganda enganosa.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Muitas vezes o operador faz vista grossa sobre uma aeronave que é de construção amadora, que tem um propósito experimental. Todos sabem que tem um nível de segurança menor por conta do valor dela, que é muito menor do que uma nave certificada.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Não, não. O valor não determina segurança, o que determina segurança é você comprar uma aeronave LSA, como eu comprei. *Light Sport Aircraft*. Comprei uma LSA e não recebi isso...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dr. Augusto, vou passar a palavra ao Marcus.

Roberto, obrigado.

Vamos passar, porque realmente já estouramos o nosso horário. Não queremos fazer desfeita da presença do senhor, mas...

Dr. Marcus, por favor.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA - Tentarei ser bem breve. Só alguns esclarecimentos.

Eu concordo com que o código - e isso já foi colocado tanto pela apresentação do Celso quanto pelo Honorato e pelo próprio Sr. Augusto - está desatualizado em relação à tipificação para aeronaves experimentais. Ele considera hoje como aeronave experimental somente aquela construída por amadores. A gente já discutiu isso aqui anteriormente.

Existem propósitos necessários a aeronaves experimentais entre aqueles, por exemplo, citados no eslaide 13, colocado pelo Sr. Augusto. São propostas que a gente já discutiu. Estão presentes hoje na regulação infralegal, que são propósitos para aeronaves experimentais, além da construção amadora. E são necessários, sim.

Em relação às aeronaves experimentais do eslaide 20, que o senhor colocou, que fala sobre a necessidade do certificado geral de aeronavegabilidade... O certificado geral de aeronavegabilidade deve ser entendido um pouco mais amplo do que o certificado geral de aeronavegabilidade padrão. Existe a previsão, no código, no próprio art. 20, em que salvo permissão especial, uma aeronave não poderá voar sem o certificado geral de aeronavegabilidade. Concordo. E o certificado geral de aeronavegabilidade especial vem regular justamente essas permissões especiais, quais sejam: o AEV, o próprio CAVE (Certificado de Autorização de Voo Experimental), e UAV.

Continuando, no eslaide 30, o senhor cita o CAV, mas creio que esse certificado já não existe mais dentro da nossa legislação, certo?

E, finalmente, em relação ao PCA da pessoa credenciada para aeronavegabilidade, eu só queria pontuar que a pessoa, o profissional credenciado de aeronavegabilidade é uma pessoa física e não uma pessoa jurídica. Então, não exatamente... Pode estar associado ao fabricante, mas a relação é pessoa física: CPF com a Anac. Não existe pessoa jurídica no que diz respeito a PCA, pelo menos na figura do Brasil.

Então, foram alguns esclarecimentos. Não entrei no mérito das discussões, mas creio que existe uma necessidade de rediscutirmos, sim, aeronaves experimentais, tanto no que já foi colocado nesta Comissão anteriormente quanto nos propósitos previstos no código e também em relação ao mercado e às necessidades do mercado brasileiro.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Só um minutinho. A questão de ser pessoa física não vem ao caso, porque existe o conflito de interesses evidente. Quem fabrica não pode fiscalizar o seu próprio produto. Ele pode fabricar como pessoa jurídica e fiscalizar como pessoa física? Não há tribunal que vá aceitar isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Dr. Geraldo, por favor, encerrando as inscrições.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Presidente, eu preciso de 20 segundos de relógio pequeno, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Vinte segundos de relógio pequeno.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Por favor.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Bom, tudo bem. Qualquer coisa, a Inframérica pede para parar um aviãozinho.

Dr. Geraldo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA - Para mim, que sou advogado e não tenho os detalhes da questão da certificação aeronáutica, eu tento entender porque esse tipo de situação ocorre dentro do que se trata aqui. E eu cheguei à conclusão de que pelo menos o nome induz ao raciocínio, porque o que é experimental, é experimental. Eu não sei se a expressão é bem ou mal utilizada, mas é uma expressão tradicional no direito aeronáutico, e antiga, não é?

O que eu percebo aqui é como é que pode um indivíduo construir uma aeronave de forma experimental, como o atual código admite? Monta do jeito que quer montar. No caso do acidente do seu filho, utilizando até tubo PVC. É uma coisa bem artesanal. Mas até aí eu entendo. O que não entendo é que esse indivíduo possa pegar essa aeronave experimental, ir ao mercado, replicá-la quinhentas vezes e vender para quinhentas pessoas diferentes, ou quinhentas famílias diferentes, ou quinhentos jovens diferentes!

Pareceu-me que uma aeronave experimental seja um projeto experimental a ela, e que se você constrói a segunda unidade em substituição à primeira, e destrói a primeira, a segunda é experimental até que você atinja o grau de evolução que seja satisfatório.

O que eu não entendo aqui, como cidadão e advogado, é que a legislação permita que o indivíduo construa uma aeronave experimental e repique mil, duas, três, quatro, cinco mil vezes, vá ao mercado e ofereça isso com uma facilidade de se identificar um engenheiro civil - na realidade não é um engenheiro mecânico ou um engenheiro aeronáutico -, que a agência aceite que essa aeronave vá para o mercado e voe; dá um certificado de autorização de voo e tudo resolvido.

Eu não creio que esse tipo de negócio, esse tipo de iniciativa contribua para o desenvolvimento tecnológico. O indivíduo vende algo dizendo que é de fibra de carbono e na realidade é de PVC, é o negócio de kevlar. Enfim.

Eu acho que há essa falha no código. Ele só tem dois ou três artigos dedicados a isso aí. Esse tipo de situação deveria ser coibida. Fico pensando por que acontece. Acho que por duas razões. Aí são duas questões ligadas a política de Estado; como o Estado se organiza, como interage com a sociedade e o que oferece em troca.

O Estado, para certificar um produto aeronáutico ou acompanhar a certificação, cobra muito caro. O nosso colega esteve aqui conosco e disse que tem um produto lá que a taxa que ele gastaria seria R\$800 mil; ou R\$8 mil, e isso aumentou para R\$800 mil. Por outro lado, tem a questão da demora nas certificações. E depois, tem a questão tributária envolvida, porque o indivíduo que constrói uma aeronave não experimental está sujeito a um regime tributário, bem como a indústria dele, a fábrica dele ou o quintal dele de montagem, e a outras exigências adicionais. Daí eu vejo a concorrência desleal com relação a uma fábrica que se instala, percorre toda essa *via crucis* para chegar, ao final, em uma aeronave que tenha o mínimo de confiabilidade de colocar isso no comércio.

Creio que do ponto de vista constitucional, do Código do Consumidor, do que for, esse tipo de situação que ocorreu com o senhor não poderia ter acontecido. E não precisa ter grandes recursos ou grande inteligência para perceber que isso é uma fraude.

Eu também vejo que muitas dessas aeronaves... Há um caso de um conhecido meu que tem uma RV, que tem o mesmo padrão de desempenho de uma aeronave Cirrus, mas no mercado é oferecida por cinco vezes menos o preço, ou oito vezes, ou dez vezes menos o preço.

Então, é dever, sim, da Comissão, no nosso caso, olhar bem para isso, fazer uma disciplina em nível legal, não mais regulamentar, porque o problema é sério e nós temos que saber... que pelo menos o consumidor saiba o que está comprando. Exatamente o que ele está comprando.

Eu creio que é um assunto grave em que a Comissão deve se aprofundar um pouco. A agência, que é o órgão regulador, tem maior interesse e está tomando as providências. As pessoas lá são responsáveis e têm a mesma preocupação que nós temos. Então devemos resolver em nível da lei mesmo. Talvez, no futuro, não seja necessária uma lei tratando disso. Mas no momento, parece que é.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Senhores, por conta e risco da navegação, nós temos aqui duas inscrições extraordinárias. A primeira é do segundo Vice-Presidente. Não posso negar, então. *Hors concours*. O nosso mais antigo. Então, pediu vinte segundos. Depois, Ricardo Bernardi, para fazer as considerações finais, lembrando que todos nós... Inclusive, eu tenho compromisso aqui no Senado. Então, vamos, por favor, ver se conseguimos encerrar.

Eu sei que o assunto é interessante, é instigante. O trabalho que o Dr. Augusto fez foi espetacular. Em cima de uma tragédia. Espero que isso ensine muitas coisas que se possa realmente promover a vida e a aviação. Mas, infelizmente, nós temos o tempo. Então, além disso, à disposição dos senhores.

Dr. Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Muito obrigado pelos vinte minutos. Ah, eu esqueci. O relógio é maior um pouquinho do que eu pensei.

Eu gostaria de parabenizar a apresentação do senhor. Lamento a perda que aconteceu. Mas foi extremamente importante a maneira como foi colocado o assunto duro, difícil, mas extremamente atualizado com aquilo que acontece hoje no nosso País.

Recordo-me que quando houve a apresentação do engenheiro Celso, eu fiz algumas colocações, dentre elas sobre o volume de acidentes que ocorrem. E o Coronel Fernando confirmou realmente o que o senhor disse aqui, que há o registro de dois acidentes dentro do que aconteceu, o que reputo que acontece também nesse aspecto, nessa área; estupros que não são registrados em delegacias de polícia; assassinatos que não são registrados em delegacias de polícia e ficam ao bel prazer da autoridade onde aconteceu de apurar aquilo.

Se nós verificarmos que a polícia de um modo geral não tem o menor conhecimento do que se refere a infraestrutura aeronáutica, ela não tem condições de detalhar realmente aquilo que acontece.

Sr. Presidente e senhores membros desta Comissão, eu gostaria de deixar aqui registrado mais uma vez uma grande preocupação que tenho não só sobre esse assunto, quando foi mencionado aqui pelo Engenheiro Celso, mas quero voltar ao registro de outro assunto que realmente acredito que tenha que preocupar as autoridades brasileiras e principalmente esta Comissão, no que se refere aos *drones*.

Hoje nós não temos nenhuma legislação a respeito e esse é um pano preto que existe, porque não sabemos se quem vai operar é menor, não sabemos se existe algum tipo de certificado exigido para quem vai operar, não sabemos a que altura voa, não sabemos qual o seu alcance, não sabemos se vai operar em cidade, não sabemos absolutamente nada.

Então, esse é o momento e quero deixar registrada a minha preocupação com relação aos dois pontos: primeiro, a aviação experimental, e em segundo lugar com relação aos *drones*, porque são duas coisas que realmente devem preocupar qualquer tipo de nação, mas em especial a brasileira, que gosta muito dessas coisas mais fáceis de se conduzir e mais participativas com criança, com recreação, etc.

Muito obrigado.

Um abraço ao senhor pela sua apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - De fato, quero ver como farão as *drone* vias. Como isso vai ser regulado dentro das cidades.

Dr. Ricardo, por favor.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - A Infraero não vai ter isso aí.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Com certeza.

O SR. RICARDO BERNARDI - O meu comentário é muito rápido. Eu gostaria de parabenizar o Dr. Augusto. Realmente foi muito importante a sua apresentação. Eu concordo em gênero, número e grau com tudo o que foi dito pelo Dr. Geraldo. Gostaria só de acrescentar... Talvez repetir e acrescentar. Repetir o fato de que uma aeronave experimental deve ser licenciada para voo como experimento, em favor de quem está experimentando. Portanto, é completamente incompatível a industrialização desse tipo de aeronave com a certificação ou ausência de certificação. E o segundo comentário é que é importante, que existe outra ponta desse processo todo para a qual temos de prestar atenção aqui, que é o procedimento de certificação de aeronaves, porque a complexidade e a burocracia nesse procedimento incentivam a indústria paralela. Então, se não trabalharmos o segundo aspecto, não resolveremos o primeiro. Ainda que possamos passar uma lei protetiva, a questão é fática: há que se trabalhar na segunda ponta.

Esse é o comentário que eu gostaria de fazer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Quero lembrar apenas que inclusive existem projetos de lei, aqui dentro do Senado, que mexem nas TFACs em relação à Anac, porque, por exemplo, certificação de alguns produtos eram 895 mil. Parece que teve agora uma reapreciação do preço. Subiu um pouco.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - O aumento de setenta e poucos por cento para certificação dos produtos. Por exemplo, para a própria questão tem um projeto de lei, aqui dentro do Senado, que para se certificar um balão é R\$891 mil. Agora, também estamos tentando verificar se fica R\$30 mil. Isso foi feito à época da lei da Anac. Quer dizer, hoje, os atuais operadores da Anac realmente não têm nada a ver com isso. Têm que obedecer a lei.

Agora, se a sociedade realmente não age para buscar essa desburocratização, se não coloca isso em debate, nós não vamos chegar a um parâmetro mais civilizado.

Assim, 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 16 de novembro, às 10 horas.

Agradeço mais uma vez a presença do Sr. Augusto Fonseca da Costa, que fez colocações importantes para a Nação; da Sr^a Sandra Assali, essa guerreira que tem trabalhado bastante em prol da aviação... *(Pausa.)*

Pois não, Honorato. Pode falar.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) - Então, está bom.

Agradeço àqueles que permaneceram até aqui. E até a próxima reunião.

Obrigado.

(Iniciada às 10 horas e 55 minutos, a reunião é suspensa às 12 horas e 47 minutos, reaberta às 14 horas e 34 minutos e encerrada às 17 horas e 14 minutos.)