



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

REUNIÃO

23/03/2016 - 6ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Havendo número regimental, declaro aberta a 6ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Esta reunião destina-se à sabatina dos indicados ao cargo de Diretor da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil). Os indicados são: Juliano Alcântara Noman, Hélio Paes de Barros Júnior e Ricardo Sérgio Maia Bezerra.

Desde logo, convido para que tomem assento à mesa aqueles que foram indicados ao cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), repito: Juliano Alcântara Noman, Hélio Paes de Barros Júnior e Ricardo Sérgio Maia Bezerra.

Item 1 da pauta:

ITEM 1

MENSAGEM (SF) Nº 21, de 2016

- Não terminativo -

Submete, em conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o art. 12 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, o nome do Senhor JULIANO ALCÂNTARA NOMAN para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, na vaga decorrente do término do mandato do Senhor Marcelo Pacheco dos Guarany's.

Autoria: Presidente da República.

Relatoria: Senador Blairo Maggi.

Relatório: pronto para deliberação.

Observações:

1 - em 16.03.2016 foi lido o relatório e concedida vista coletiva da matéria, nos termos do artigo 383 do RISF;

2 - reunião destinada à sabatina do indicado.

ITEM 2

MENSAGEM (SF) Nº 22, de 2016

- Não terminativo -

Submete, em conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o art. 12 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, o nome do Senhor HÉLIO PAES DE BARROS JÚNIOR para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, na vaga decorrente do término do mandato do Sr. Cláudio Passos Simão.

Autoria: Presidente da República.

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço.

Relatório: pronto para deliberação.

Observações:

1 - em 16.03.2016 foi lido o relatório e concedida vista coletiva da matéria, nos termos do artigo 383 do RISF;

2 - reunião destinada à sabatina do indicado.

ITEM 3**MENSAGEM (SF) Nº 23, de 2016****- Não terminativo -**

Submete à consideração do Senado Federal, em conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o art. 12 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, o nome do Senhor RICARDO SÉRGIO MAIA BEZERRA para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Autoria: Presidente da República.

Relatoria: Senador Valdir Raupp.

Relatório: pronto para deliberação.

Observações:

1 - em 16.03.2016 foi lido o relatório e concedida vista coletiva da matéria, nos termos do artigo 383 do RISF;

2 - reunião destinada à sabatina do indicado.

Antes de convidá-los para suas exposições, comunico que será concedida a palavra às Sr^{as} e aos Srs. Senadores que desejarem sabatinar os indicados depois das exposições.

Concedo, portanto, a palavra ao Sr. Juliano Alcântara Noman.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Obrigado, Presidente.

Gostaria de cumprimentar o Exmo Sr. Presidente desta Comissão, Senador Garibaldi Alves Filho.

Senador, esta é a segunda vez que tenho a oportunidade de estar presente a uma reunião presidida pelo senhor. A primeira foi ainda em 2009, na CAE. Nós discutíamos o PL que visava reestruturar o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência. Eu era o indicado da Agência Nacional de Aviação Civil para participar daquela reunião. Eu gostaria de dizer que é mais uma vez uma grande honra, uma grande alegria estar com o senhor.

Gostaria de cumprimentar o Exmo Sr. Vice-Presidente, o Senador Ricardo Ferraço.

Gostaria de agradecer ao Exmo Sr. Relator, Senador Blairo Maggi.

Exmas. Sr^{as} Senadoras, Exmos Srs. Senadores, meus colegas indicados, demais autoridades, senhoras e senhores, bom dia.

É uma honra para mim estar aqui nesta Casa hoje, na qualidade de indicado para ocupar o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil, especialmente pelo fato de eu ser servidor de carreira da Agência e também primeiro servidor da carreira a ser indicado para essa posição.

Gostaria de aproveitar a oportunidade e agradecer a confiança em mim depositada pela Excelentíssima Senhora Presidente da República e pelo Exmo Sr. Ministro de Estado da Aviação Civil.

Tenho 40 anos, sou casado, pai de três filhos, formado em Economia pela Universidade de Brasília. Tive a oportunidade de participar de diversos cursos e seminários dentro do setor de Aviação Civil, entre os quais cito aqui o curso de Gestão de Infraestrutura Aeroportuária, ministrado pelo ITA, e seminários na Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

Estou no setor há quase dez anos. Eu ingressei na Anac mais ou menos um mês depois da criação da Agência, ainda em 2006. Foram cinco anos na Anac, dois dos quais como Gerente de Acompanhamento de Mercado e três como Superintendente, inicialmente na Superintendência de Serviços Aéreos, que depois foi transformada em Superintendência de Regulação Econômica.

Naquela época, houve acontecimentos importantes e que impuseram grandes desafios. Vou me permitir aqui citar alguns: implementação de todas as ações necessárias para reorganizar a malha aérea, que tinha como objetivo final eliminar de vez o que era chamado e conhecido à época como caos aéreo; criação de medidas regulatórias que tinham por objetivo facilitar a entrada de novos competidores, de novos atores no setor, lembrando que, naquela época, havia duas empresas que detinham cerca de 90% do *market share* do setor - hoje temos quatro e, como consequência disso, pudemos observar uma redução expressiva no preço médio das passagens desde então e, claro, o grande aumento do número de passageiros transportados.

Tive oportunidade também de participar da criação do núcleo de regulação econômica dentro da Agência, que tinha como objetivo discutir diversos assuntos, dentre os quais a primeira concessão de infraestrutura aeroportuária do País: a concessão do Aeroporto Internacional de Natal - Governador Aluizio Alves.

Cinco anos depois, já em 2011, foi criada a Secretaria de Aviação Civil, e fui convidado pelo então Ministro Wagner Bittencourt para compor a equipe, como Secretário de Aeroportos. Foram dois anos e meio à frente da Secretaria de Aeroportos, em que tive a oportunidade de participar de diversos trabalhos, como o da criação da Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero), destinada a aperfeiçoar a coordenação dos diversos órgãos públicos dentro dos aeroportos, de forma, claro, a aperfeiçoar e melhorar a qualidade dos serviços prestados no ambiente aeroportuário.

Nesse sentido, cito todo o trabalho de preparação do setor para fazer face aos grandes eventos que o País sediaria e ainda está por sediar: Rio+20, Copa das Confederações, Jornada Mundial da Juventude, Copa do Mundo, Olimpíadas e Paralimpíadas.

Em relação à Copa do Mundo, tive a honra de coordenar, pela Secretaria de Aviação Civil, todas as ações da Secretaria durante o evento, tendo sido homenageado posteriormente - em nome de toda a equipe, claro - pelos relevantes serviços prestados. Lembro-me de que, naquela época, foi um trabalho muito árduo e desafiador, até porque havia a certeza de que o setor não estava preparado para fazer face à grande demanda dos eventos e a de que o sistema não responderia satisfatoriamente. Foi com muita alegria que desenvolvemos esse trabalho, e foi uma alegria maior ainda ver que todas as pesquisas realizadas com os passageiros durante os eventos colocaram os serviços de aviação civil entre os melhores avaliados.

Ainda na Secretaria de Aeroportos, também pude participar de todas as discussões que levaram à criação do Programa de Investimentos em Aeroportos Regionais. São 270 aeroportos contemplados, que receberão investimentos em infraestrutura aeroportuária, em infraestrutura aeronáutica e para a capacitação de seus trabalhadores e servidores. Sabemos que grande parte desses aeroportos é administrada por prefeituras e por Estados.

Em 2013, deixei a Secretaria de Aeroportos e fui integrar a Secretaria de Navegação Aérea Civil como Secretário de Navegação Aérea, cargo que ocupo até o presente momento. Lá pude participar da definição de todos os pacotes de investimentos em infraestrutura aeronáutica em cada um dos 270 aeroportos integrantes do Plano de Aviação Regional e também tive o prazer de coordenar as ações de capacitação do setor. Até o momento, já treinamos cerca de 1,5 mil trabalhadores, com foco principal em aeroportos regionais.

Criamos ainda, em parceria com a Anac, o que chamamos de Programa Bolsa Piloto. Trata-se de prover ajuda financeira para estudantes de baixa renda que não têm condições, mas que gostariam de se tornar pilotos. Esse é um programa que tem foco principal em estudantes do ProUni.

Enfim, esse foi um breve resumo da minha carreira até aqui. Tenho plena consciência, Senadores, de que ainda há muito a fazer. Caso eu tenha a felicidade e a honra de ter o meu nome aprovado pelos senhores, por esta Casa, eu me comprometo a contribuir para a contínua melhoria da regulação e para o desenvolvimento das instituições, visando atingir diversos objetivos. Cito alguns.

Acho que é de suma importância poder levar ao interior do País o mesmo desenvolvimento que os grandes centros observaram no setor de aviação civil. Todo cidadão que não mora nos grandes centros merece e tem o direito de receber também transporte aéreo de qualidade. Isso passa pelo desenvolvimento da aviação regional, que, claro, tem uma ação importante de investimento em infraestrutura nos aeroportos regionais, mas passa também pela adequação das normas, pela adequação da regulação, de forma a permitir o desenvolvimento da aviação regional, sempre em harmonia com a segurança das operações.

A segurança, aliás, é o nosso maior valor, é um valor inegociável, como a gente costuma dizer na Agência. A segurança do transporte aéreo do Brasil é hoje reconhecida mundialmente. Os nossos índices nessa área figuram entre os melhores do mundo, mas acho que há muito ainda a fazer para melhorá-los ainda mais. Vou me permitir citar aqui o exemplo de um trabalho que já vem sendo desenvolvido pela Anac e pela SAC, do qual tenho a honra de participar, para implementação do chamado Sistema de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana, um sistema que, quando implementado, permitirá elevar ainda mais os níveis de segurança.

Cito também a necessidade de continuarmos o trabalho de melhoria do ambiente de negócios, eliminando as burocracias desnecessárias, burocracias essas que geram custos adicionais e elevam o tempo de tramitação dos processos. Todos que são empresários sabem como um custo ou um tempo a mais faz toda a diferença entre alguma coisa ser viável ou ser inviável.

Enfim, tenho muito orgulho do caminho trilhado até agora, mas tenho um otimismo maior ainda com relação ao futuro.

Eu gostaria de agradecer aos senhores. Como servidor de carreira da Anac e como um apaixonado pela aviação, caso seja aprovado por esta Casa, eu me comprometo a trabalhar com muita dedicação e espírito público para atingirmos nossos objetivos.

Muito obrigado, Senador.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Sr. Presidente, eu pediria a compreensão de V. Ex^a, tendo em vista...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Senador Fernando Bezerra Coelho.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - ... que os relatórios já foram distribuídos em relação aos três indicados, que V. Ex^a pudesse autorizar o início do processo de votação.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Submeto à consideração do Plenário da Comissão o que foi sugerido pelo Senador Fernando Bezerra Coelho.

Se os Srs. Senadores aprovam o procedimento, declaro aberto o processo de votação para as Mensagens nºs 21, 22 e 23, de 2016.

Informo àqueles que desejarem votar que a cabine de votação já está à disposição.

Concedo a palavra, seguindo a ordem, ao Sr. Hélio Paes de Barros Júnior.

O SR. HÉLIO PAES DE BARROS JÚNIOR - Obrigado, Presidente.

Senador Garibaldi Alves, meu Relator, Vice-Presidente Senador Ricardo Ferraço, em nome dos quais cumprimento todos os Senadores aqui presentes, autoridades, meus companheiros que hoje estão sendo sabatinados.

Procurei seguir as orientações que o Senador Garibaldi me deu de maneira que a gente pudesse ser bastante breve.

Eu só diria aos senhores, primeiramente, que é realmente uma honra dirigir-me aos senhores, tão importante plateia, mediante indicação para realizar uma tarefa que considero extremamente complexa. Aproveito este momento para, de maneira bastante reduzida, apresentar aos senhores minha experiência profissional e alguns dos meus pensamentos sobre a aviação civil.

Minha família é de aviadores. Meu pai veio de Cuiabá muito cedo, meu tio foi dono da Paraense, lá em Belém do Pará, nos anos 60. Eu tenho 47 anos de Força Aérea, entrei aos 15 e hoje estou com 62 anos.

Graduei-me como Bacharel em Ciências Aeronáuticas pela Academia da Força Aérea e em Matemática, especialização em Tecnologia da Informação, pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e, posteriormente, cursei uma Pós-Graduação Lato Sensu em Ciências Militares, na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (Ecemar).

Atuei no Sistema de Aviação Civil, como Major ainda, durante quase seis anos, possuindo diversos cursos no setor, como Planejamento Aeronáutico e Monitoramento de Ruído Aeronáutico, na Comissão de Estudos e Construção da Infraestrutura Aeronáutica - Cecia, órgão ligado ao extinto Departamento de Aviação Civil (DAC) e responsável naquela época pela elaboração dos diversos Planos Aeroviários dos Estados e Planos Diretores dos principais aeroportos do País.

Mediante a necessária transformação da Cecia em Instituto de Aviação Civil (IAC), fui um dos responsáveis também pela criação do Instituto de Aviação, que, naquela época, era a organização que formava os recursos humanos e treinava os recursos humanos do DAC.

No mesmo sentido, tive a oportunidade de, dentro do curso de Gerência de Aviação Civil, no Metropolitan State University, em Denver, Estados Unidos, estudar matérias como Aviação Regional, Economia e Regulação da Aviação Civil e Planejamento de Aeroportos.

Também participei de Curso de Gerência Profissional de Aviação Civil, na McGill University em Montreal, Canadá, onde tive a chance de analisar diversos estudos de casos sobre a construção de malhas aéreas e as respectivas viabilidades técnica e econômica.

Como Vice-Chefe de Tecnologia da Informação do DAC, fui um dos responsáveis pela coordenação e elaboração do primeiro Plano Diretor de Tecnologia da Informação do DAC, fato que bastante contribuiu para a reestruturação do Sistema de Controle e Fiscalização da Aviação Civil (Siconfac) e do Sistema Unificado de Controle de Tarifas Aeroportuárias (Sucotap), os quais são derivados da interseção dos Horários de Transporte Aéreos Nacional (Hotran) com os Boletins de Alteração de Voo (BAV), que geram os recursos para a aviação civil, vão alicerçar o Fundo Nacional de Aviação Civil, e continua ainda sendo empregado pela Agência Nacional de Aviação Civil na presente data.

Como Piloto Inspetor da Aviação Civil, ao longo do tempo em que estive no Departamento de Aviação Civil, atuei na Aviação Geral, nas Empresas TAM e Varig, voando diversos tipos de aeronaves, onde tive a possibilidade de, não só

avaliar a capacidade técnica da tripulação, como também fiscalizar todos os procedimentos relativos ao desempenho geral das companhias aéreas.

Mais tarde, como Oficial General, fui Chefe do Subdepartamento de Operações do DAC, com a atribuição de recrutamento e capacitação dos recursos humanos, fui um dos responsáveis pela seleção e contratação do pessoal que viria a suprir as necessidades da futura Anac - passei o bastão para o nosso companheiro.

Como Chefe do Subdepartamento de Serviços Aéreos do DAC, participei de inúmeras atividades de coordenação para o ajuste das malhas aéreas das empresas, versus a capacidade aeroportuária instalada e volume de tráfego aéreo existente como, por exemplo, o estudo e a consecução da transferência de voos da Pampulha para Confins.

Além disso, foi da minha competência, como Chefe do Subdepartamento de Serviços Aéreos do DAC, a análise e posterior aprovação de novas linhas aéreas, utilização de *slots* nos aeroportos com grande movimento, autorização para a entrada de novas empresas no mercado, aumento da frota e frequências de voo.

Participei de diversos fóruns e reuniões na Organização de Aviação Civil Internacional (Oaci), bem como representei o DAC em outras organizações multilaterais, como a Comissão Latinoamericana de Aviação Civil e em vários outros simpósios no Brasil e no exterior.

Senhores, agora aqui eu coloco aqui uma visão geral.

É importante salientar que, num país com as dimensões do Brasil, a aviação civil não apenas tem relevância especial no transporte de carga com elevado valor agregado, como também é fator preponderante na integração nacional, principalmente em áreas como a Amazônia Legal, onde o acesso é bastante restrito e, muitas vezes, só é possível através do modal aéreo. Dessa forma, ela leva em suas asas e rotores o desenvolvimento e o progresso do País, sendo a ponta de lança para a preparação de solo fértil em regiões ainda desprovidas de apoio, possibilitando que lá se desenvolvam outras atividades produtivas, sendo a principal conexão com as áreas mais desenvolvidas do País. Todavia, é preciso destacar que as atividades integrantes da aviação civil nacional são prerrogativas do Estado, o qual outorga concessões para que empresários de diversos setores e a própria União explorem seus serviços.

Nesse sentido, o espectro de atuação da Agência Nacional de Aviação Civil é extremamente amplo e importante, passando pela certificação de aeronaves, de empresas de manutenção, de pilotos, da infraestrutura aeronáutica, entre muitas outras.

Ao mesmo tempo cabe a Anac, em primeiro plano, zelar pela segurança de voo, garantindo que todos os recursos humanos, máquinas e infraestruturas do sistema estejam conforme as regras estabelecidas pelos organismos nacionais, como também por aqueles referentes à Oaci (Organização da Aviação Civil Internacional), de maneira a atender o usuário desse sistema, razão primeira de sua existência.

Levando em conta a posição do País no concerto das nações, vamos observar que o Brasil, mediante um trabalho acurado da Anac, Decea e Secretaria de Aviação Civil, vem garantindo a sua posição de destaque no seio da Oaci, com assento no Grupo 1 do Comitê daquela organização, formado por apenas 11 dos 191 países-membros daquela organização.

Ao mesmo tempo, é preciso notar que hoje a cidade de São Paulo ultrapassou Nova York, possuindo a maior frota de helicópteros do mundo, tendo o Brasil a quarta maior frota desse tipo de equipamento. Temos a terceira maior empresa de produção de aeronaves, a Embraer, é uma frota de mais de 12 mil aviões civis de diversos tipos. Também considerando a demanda existente no mercado possuímos uma malha razoável de aeroportos, bem como companhias aéreas com equipamentos de última geração.

Assim, senhores, para fazer a gestão de tão complexa atividade, é necessário, em primeiro lugar, não esquecer do usuário, buscando diuturnamente a disponibilização de um bom serviço a preços razoáveis, porém considerando também a necessária existência de empresas saudáveis, que possam auferir lucros compatíveis de modo a se consolidarem no País, permitindo que toda a cadeia produtiva do setor aéreo possa gerar empregos de qualidade, aumento de eficiência e, como em um círculo virtuoso, repercutir essas ações cada vez mais em melhores serviços e custos condizentes com o trabalho prestado, dentro de alto grau de segurança.

A aviação civil, segundo o meu entendimento e mediante o avanço tecnológico, é algo vivo e para a qual não existe um modelo eterno. Assim, é preciso um constante monitoramento dos cenários, um processo recorrente de avaliação da regulação em relação às novas realidades, visando incorporar as melhores práticas de modo a aprimorar, constantemente, o desempenho da aviação e dos métodos implementados.

Dessa maneira, conforme as informações supracitadas, coloco-me à disposição de V. Ex^{as} para buscar responder os questionamentos que os senhores julguem convenientes nesta oportunidade.

Muito obrigado, Senadores, foi um privilégio.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Sr. Hélio Paes de Barros Júnior e concedo a palavra ao Sr. Ricardo Sérgio Maia Bezerra.

O SR. RICARDO SÉRGIO MAIA BEZERRA - Exmo Sr. Presidente da Comissão de Infraestrutura do Senado Federal Senador Garibaldi Alves Filho, Exmo Sr. Relator Senador Valdir Raupp, Exmos Srs. Senadores e Sr^{as} Senadoras aqui presentes, senhoras e senhores, é com muito orgulho e satisfação que retorno ao plenário da Comissão de Infraestrutura do Senado Federal.

Agradeço aos Senadores que em 2010 confiaram-me a missão de ser Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Ver meu nome novamente colocado ao crivo de V. Ex^{as}, entendo, é um sinal de que desempenhei minha missão adequadamente. Assim sendo, estou novamente aqui para prestar contas de meu mandato passado e esclarecer dúvidas de minha atuação futura.

Quando estive aqui em 2010, a situação da aviação brasileira era bem diferente. Vivíamos um crescimento assustador e presenciávamos um verdadeiro *boom* em nossa aviação, que impressionava, inclusive, mercados mundiais.

Lembro-me que, em minha sabatina, a grande preocupação dos Srs. Senadores se resumia, basicamente, quase que de forma unânime, na capacidade ou falta de capacidade de nossos aeroportos - afinal, a maioria de nossos terminais caminhavam para um grande colapso e ainda tínhamos a responsabilidade de receber uma Copa do Mundo.

Em 2010, as reclamações dos usuários do modal aéreo eram gerais: falta de conforto dos terminais de passageiros, filas intermináveis, calor, voos atrasados, voos cancelados, falta de infraestrutura para a operação das empresas aéreas. E o que mais nós escutávamos era: "Imaginem na Copa...".

Diante do caos borbulhante, a agência tinha que adotar providências e agir rápido. O Governo Federal, de forma acertada, resolveu, inicialmente, conceder à iniciativa privada quatro aeroportos. O primeiro foi São Gonçalo do Amarante, na grande Natal do nobre Senador Presidente Garibaldi Alves Filho; logo em seguida vieram Brasília, Campinas e Guarulhos.

Destaco aqui que todos os processos de concessões no âmbito da Anac tiveram como responsável a Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado, que à época era ligada à Diretoria de Regulação Econômica, da qual tive a honra de ser Diretor.

Tivemos, em seguida, as concessões dos aeroportos de Belo Horizonte, Confins, e do Rio de Janeiro, Galeão. É importante destacar que todos os seis processos, tanto os editais como os leilões, transcorreram de forma célere, porém respeitando sempre os ditames legais. Dessa feita, não tivemos qualquer questionamento, seja na área administrativa, como na esfera digital, recebendo inclusive aprovação do Tribunal de Contas da União, o TCU.

Agora a Anac comanda novamente mais quatro processos de concessões, os aeródromos de Porto Alegre, Florianópolis, Salvador e Fortaleza. Com a experiência adquirida em todas as concessões realizadas até o momento no Brasil no campo da aviação, sinto-me tranquilo e seguro para participar dessa nova rodada de concessões, tão importante para melhorar o futuro da nossa aviação quanto para a qualidade dos nossos usuários.

Junto com minha equipe técnica, visitei e acompanhei os principais aeroportos das cidades sedes da Copa do Mundo, onde fiscalizávamos e cobrávamos as melhorias prometidas dentro da competência da Anac. Assim sendo, a Copa do Mundo, com a união de todos os entes que compõem a aviação nacional, surpreendeu, transcorrendo sem qualquer incidente, sem reclamações, atrasos e ainda com elogios. Devemos, é claro, ressaltar a importância da união de todos os órgãos públicos e privados para o sucesso da operação, principalmente a participação efetiva de todos os servidores da Anac.

Agora, um novo desafio se faz presente: as Olimpíadas e as Paralimpíadas, que, ao contrário da Copa do Mundo, em que a rede aeroportuária foi utilizada por todo o País, a concentração se dará basicamente em uma cidade, o Rio de Janeiro. Com planejamento e execução já em andamento, entendo que o êxito será ainda maior com a experiência adquirida.

Como nas concessões, tive grande participação nos grandes eventos que o Brasil recebeu. Além da Copa do Mundo, que foi nosso grande desafio, tivemos: a Copa das Confederações; a Jornada da Juventude, com a participação de jovens do mundo inteiro e a participação do Papa; a Rio+20, que recebeu dezenas de Chefes de Estado, entre outros. Assim como no processo de concessões, sinto-me também confortável para participar das Olimpíadas e Paralimpíadas, que, sem dúvida, estão demandando e demandarão grande atuação da Anac.

Outro ponto que não podemos deixar de destacar é a crise econômica que afeta todos os setores, em especial o setor aéreo, que, em outros tempos, crescia duas, três vezes mais que o PIB nacional e hoje sofre com resultados negativos. O momento é delicado. Nossas empresas passam por uma situação preocupante. Os custos, em sua maioria, são em dólar e, somados à queda do número de passageiros transportados, o resultado tem sido negativo.

Entendo que a Anac deve procurar alternativas em conjunto com as empresas aéreas e os usuários para buscar possíveis saídas para voltarmos a ter um mercado equilibrado. A Agência responsável por deixar o mercado em equilíbrio,

conciliando os interesses dos usuários com os das empresas. Assim, temos de estudar medidas não só para socorrer as empresas, mas também para melhorarmos cada vez mais nossa aviação. Contudo, o que a Anac nunca permitiu foi colocar a segurança operacional em segundo plano. Podemos pensar em n alternativas e medidas, porém, a segurança sempre estará em primeiro lugar.

Encerrando, esclareço que fui o Diretor, entre 2010 e 2015, que mais relatou processos na Agência, mais de seiscentos. Conduzi projetos prioritários, participei de diversas missões, discussões e debates nos mais de cinco anos em que estive na Agência. Assim, somados os meus cursos de Direito e de Administração de Empresas, a minha pós-graduação em Gestão da Aviação Civil e os meus sete anos de atuação na Infraero, entendo estar ainda mais preparado para o novo mandato de diretor caso seja o desejo de V. Ex^{as}.

Posto isso, Exmos Sr^{as} e Srs. Senadores, entendo ser este um pequeno introito, afinal o campo da aviação é deveras extenso. Poderíamos falar da formação de pilotos, tripulantes, da aviação geral, da aviação executiva, da aviação regional, certificação de aeronaves, certificação de pilotos, oficinas mecânicas, *safety*, *security*, bagagem, direito dos passageiros e tantos outros temas que envolvem a aviação e a Anac. Contudo, me permitam parar por aqui e me colocar à disposição dos Srs. e das Sr^{as} Senadores para qualquer tipo de esclarecimentos que julgarem necessários em qualquer um dos campos de nossa vasta aviação.

Muito obrigado pela nova oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Sr. Ricardo Sérgio Maia Bezerra.

Como é de praxe, os Relatores terão prioridade nos debates.

Concedo a palavra, se assim o desejar, ao Senador Ricardo Ferraço, Vice-Presidente desta Comissão.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr^{as} e Srs. Senadores, mais uma vez estamos aqui cumprindo uma das mais importantes tarefas desta Comissão sabatinando indicados pela Presidente da República para a Agência Nacional de Aviação Civil, agência de extraordinária relevância para o nosso País.

Estamos aqui diante de três indicados, cujos currículos, a meu modesto juízo, fazem jus à indicação presidencial: o Brigadeiro Hélio Paes de Barros Júnior; o Dr. Juliano Alcântara Noman e o Sr. Ricardo Sérgio de Maia Bezerra. São currículos que sinalizam, com muita clareza, a expertise profissional dos indicados para a nossa Anac, alvos de sabatina nesta Comissão. Ainda assim, Sr. Presidente, julgo importante que nós possamos fazer desta reunião um diálogo acerca da conjuntura da aviação civil em nosso País e dos desafios da nossa agência reguladora em função de suas responsabilidades, sendo a maior delas garantir a todos os brasileiros segurança - isso, por si só, já é muito importante - e também a excelência na aviação civil.

Nós estamos vindo de um período, Sr. Presidente... Por omissão do Governo Federal e do Poder Executivo, nós passamos em períodos anteriores por situações bastante delicadas por ausência de indicações para a composição da diretoria. Cito o caso, por exemplo, do Dr. Ricardo, que já foi diretor da agência e que está voltando, salvo melhor juízo, após 12 meses. Poderia já há muito ter sido indicado para recompor o quadro diretivo da Anac; após 12 meses, a sua recondução está acontecendo. Ou seja, desde a sua criação, já havia passado por três períodos em que não havia o quórum mínimo necessário para as decisões colegiadas; chegou a ficar quase seis meses sem ter capacidade de quórum, o que demonstra, seguramente, uma omissão por parte do Poder Executivo na indicação e na importância da agência reguladora.

Desta vez, nós estamos vendo o Governo agir com mais velocidade, é importante fazer este registro. Ou seja, o hábito anterior não se está renovando, isso é importante ser ressaltado.

Tudo isso ocorre em meio a mudanças profundas na estrutura da nossa aviação civil. As mudanças não param, nós estamos em processo de revisão no campo da infraestrutura dos nossos aeroportos. Portanto, eu quero apenas chamar a atenção para esse fato, para que esse fato não passe despercebido. Não tem e não faz sentido que o Governo Federal, o Poder Executivo, atrase tanto na indicação dos diretores da nossa Anac.

São as questões que eu gostaria de endereçar aos indicados para merecer a avaliação de V. S^{as}.

Pessoalmente, tenho absoluta convicção de que a liberação da transferência de bilhete aéreo entre usuários das companhias aéreas pode trazer benefícios para o passageiro, tanto assim que tive um projeto de minha autoria aprovado aqui no Senado, dependendo agora de deliberação da Câmara. Recentemente a Anac lançou consulta pública de normativo que também traz essa alteração nas regras.

Por incrível que pareça, nós estamos aqui discutindo o óbvio. E qual é o óbvio? Que um passageiro que adquiriu a passagem, Senador Vicentinho, com seu esforço e com seu trabalho, dentro de critérios, possa transferir, Senador Moka,

essa passagem para quem desejar. Isso não é permitido no Brasil, por incrível que pareça, até aqui. Por mais estranho que possa parecer, nós estamos discutindo o óbvio, até porque isso acontece num conjunto infinito nas relações da sociedade de uma forma geral na aquisição de bens e serviços.

Eu gostaria de merecer a opinião de V. S^{as} a respeito desse tema. Essa consulta pública está em fase de recebimento de contribuições, mas logo os senhores estarão sentados lá - espero que sim, pelo currículo de V. S^{as} - e estarão decidindo sobre esse tema. Eu gostaria de merecer a opinião de V. S^{as} a respeito desse tema.

Mas não há apenas o tema da transferência de passagens entre usuários. Há também a questão da cobrança por bagagem. De igual forma, a Agência Nacional de Aviação Civil está publicando consulta pública trazendo essa alteração significativa, ou seja, o fim da franquia de bagagem despachada, garantida pela legislação atual. Hoje qualquer brasileiro, Sr. Presidente, tem uma franquia com peso determinado, específico. Sobre essa consulta pública... Os brasileiros não terão mais essa franquia, terão, na prática, que pagar por esse adicional ou terão uma redução nos custos da passagem? São mudanças que dialogam com a rotina dos usuários. Qual é a fundamentação, qual é a justificativa para se subtrair isso que me parece ser um direito adquirido dos brasileiros? Eu acho que a Anac, se fizer essa alteração, vai mexer num vespeiro, e vespeiro é o que não falta no Brasil nos tempos atuais.

Portanto, eu gostaria de merecer a opinião de V. S^{as} em relação a essas mudanças que estão sendo previstas. A primeira me parece muito positiva e muito óbvia, tanto que fui autor de um projeto, aprovado aqui no Senado, que dá autorização para que os usuários possam transferir as suas passagens, mas a segunda me parece coisa de quem está procurando chifre em cabeça de cavalo - e acabará encontrando. Eu não sei se é assim que se fala lá no Mato Grosso do Sul, mas no Espírito Santo é assim que se fala, Moka.

O SR. WALDEMIR MOKA (PMDB - MS. *Fora do microfone.*) - É, mas nós temos opiniões divergentes a respeito disso.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Eu gostaria de ouvir de V. S^{as} a razão e a fundamentação para esse tipo de benefício. Ou seja, é exatamente isto: haverá compensação? Se eu viajar sem bagagem, ou se qualquer brasileiro viajar sem bagagem, terá redução no preço? Ou o preço continuará o mesmo e a bagagem terá um custo adicional? Eu gostaria que V. S^{as} pudessem abordar esse tema.

Também relacionado à manutenção da competência ao setor aéreo, há algo que não está sob a égide da Anac, que é o controle do espaço aéreo. O controle do espaço aéreo no nosso Brasil é de competência do Decea, órgão do Comando da Aeronáutica. Em outros países, como nos Estados Unidos por exemplo, o controle do espaço aéreo é civil e apartado do controle militar. Eu gostaria de ouvir de V. S^{as} qual é a avaliação que fazem dessa questão, que é central na estrutura da organização e da segurança dos nossos voos.

Sr. Presidente, além dessas questões, há um tema que está em debate aqui no Senado da República, foco da Medida Provisória 714, que, entre outras alterações, reduz a restrição da participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo. Atualmente, essa restrição admite que uma empresa estrangeira possa participar em até 20%. A medida provisória eleva esse valor para 49%. Em países mundo afora essa restrição já não existe mais, na medida em que a eliminação dessa restrição pode representar competição e concorrência, alternativas para o usuário brasileiro. Eu gostaria de merecer de V. S^{as} uma avaliação também dessa questão.

Paro por aqui por ora, Sr. Presidente, para que os colegas possam também participar da sabatina, mas oportunamente posso retornar.

Muito obrigado, Sr. Presidente. Meus cumprimentos a V. S^{as}.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Ricardo Ferraço e concedo a palavra ao Senador Vicentinho Alves.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco União e Força/PR - TO) - Cumprimento o Sr. Presidente Senador Garibaldi, os colegas Senadores, o eminente Relator Senador Ricardo Ferraço e os ilustres indicados - o Dr. Juliano, que já conheço há um bom tempo e com quem sempre tive bom relacionamento; o Brigadeiro Paes de Barros; e o Dr. Ricardo, com quem tenho um ótimo relacionamento, com seus familiares, com o seu pai; todos estão muito qualificados, muito preparados para a função.

Eu vou ser bastante objetivo, quero apenas tornar a colocar... Na indicação do Dr. José Ricardo e do Dr. Ricardo Fenelon, fizemos colocações que vamos repetir aqui com muita objetividade, porque isso já está passando do prazo de ser resolvido e é óbvio.

Por exemplo - parece que já está andando, mas a passos lentos, e precisa ser resolvido, Sr. Presidente -, não tem cabimento um avião ter de se deslocar daqui para fazer o *check* de *King* nos Estados Unidos, pois nem os americanos fazem essa exigência para seus aviadores. Isso é um custo para o avião ou para o proprietário do avião. Isso não tem sentido, fica

parecendo que somos países de Terceiro Mundo, que o aviador tem de ir aos Estados Unidos, sendo que nem mesmo eles exigem isso de seus aviadores. Então, precisamos resolver isso urgentemente. É caro para o coitado do aviador, que está passando dificuldades com o salário achatado, e caríssimo para o proprietário da aeronave, que termina até vendendo o seu avião porque não dá conta de tantas despesas. Então, eu peço - agora que estará completo o quadro de 5 diretores - que se dê prioridade a isso, para diminuirmos, inclusive, o custo Brasil. Isso tudo vai pesando no custo Brasil. Esse é um item.

O outro item que quero encaminhar, Sr. Presidente, é no sentido de a Anac facilitar as homologações das pistas dos aeroportos. É muita burocracia, é muita burocracia. O prefeito constrói uma pista, ou um fazendeiro, e não consegue homologar aquela pista por causa dos entraves burocráticos da Anac, que deveria facilitar essa homologação, até porque passaria a ter mais controle sobre a segurança dessas pistas, que passariam a não ser mais clandestinas.

Lá no nosso Estado do Tocantins deve haver no máximo oito a dez pistas homologadas. É muito pouco. Você faz um plano, decola de Palmas e faz um plano para Dianópolis, mas você está indo para Natividade e para outras cidades. Deus o livre, acontece um acidente, e o serviço de salvação aérea vai conforme o plano e não conforme a rota. Então, eu acho que, à medida que a gente dê foco a homologações de pistas... Há um controle, inclusive, em todos os sentidos, de segurança, em todos os aspectos.

O outro assunto que eu quero colocar diz respeito à aviação regional. O Dr. Juliano chegou a comentar as privatizações de aeroportos, mas onde estão as companhias regionais? As que se lançam logo estão quebrando e voltando à condição de táxis aéreos. Dou o exemplo do Sete Táxi Aéreo, uma empresa bem dirigida pelo Presidente Luiz, um grande amigo, meu contemporâneo de aviação, correto, organizado: foi para a aviação regional, faltou aquele apoio do Governo Federal, e ele está voltando para a condição de oficina, de táxi e de hangaragem. Poderia essa empresa nacional, muito renomada, de pessoas que têm conhecimento de aviação, estar aí no mercado regional, assim como as demais, Brigadeiro. Precisamos ter muita atenção com as empresas regionais, não basta cuidar dos aeroportos.

Quanto ao Código Brasileiro de Aeronáutica, nós estamos aqui já com comissão indo para o final. É importante os diretores da Anac focarem também o CBA. Têm muito a contribuir todos os cinco diretores, porque é uma comissão formada por especialistas da mais alta capacidade, inclusive presidida pelo brilhante Professor Jorge, da área da aviação. Eu tenho o mais alto respeito por ele.

E com relação também à renovação de habilitações técnicas: os aviadores estão tendo dificuldade quando vão renovar as suas carteiras. É preciso que a Anac dê uma prioridade aos aviadores, porque, sem eles, não há aviação. Essa é uma reclamação muito forte do Sindicato dos Aeronautas.

Com relação ao espaço aéreo, eu continuo defendendo que fique com o Decea e com a Força Aérea, porque eles são qualificados e preparados, até porque a Anac é uma apenas uma agência reguladora, ela não está preparada para administrar o espaço aéreo - aqui quero até cumprimentar o Brigadeiro Mesquita e os demais membros da Força Aérea. Acho que quem entende de espaço aéreo são efetivamente os membros da Força Aérea.

Aliás, colegas Senadores, Presidente e demais, a Anac tem deficiência de servidores. Há uma urgência, Senador Moka, de concurso público, mas concurso público com critérios, para que os servidores sejam do setor. Exigem nível superior e, de repente, entra um agrônomo. Tenho muito respeito pelos agrônomos, mas eles não entendem de aviação. Ele fica ali um pouquinho se preparando para outro concurso. Com isso, do último concurso da Anac para cá, Presidente, já saiu um número enorme de servidores da Anac. A Anac tem deficiência de servidores, e os Srs. Diretores têm que ter essa preocupação.

Isso nós já levantamos aqui na Subcomissão de Aviação Civil há dois anos, e nada ainda ocorreu de lá para cá. A gente observa fiscais de rampa em aeroportos quando vão fiscalizar uma aeronave, uma tripulação: ressalto meu grande respeito aos que são qualificados, mas há uns que não conhecem praticamente nada do avião. Pegam ali uma lista e a vão lendo como se estivessem fazendo um discurso. Então, precisamos melhorar as exigências na hora do concurso público da Anac para que tenhamos em seu quadro servidores que conheçam, efetivamente, a aviação.

Caminhando já para o final, quero falar aqui, Brigadeiro Paes, sobre algo que o senhor conhece muito - foi do DAC -, sobre os aeroclubes. Quando era o DAC, os aeroclubes eram perfeitos, Presidente. O DAC pagava manutenção, havia recursos para isso, para aquilo. Os aeroclubes do Brasil eram uma beleza, inclusive no Estado de V. Ex^a, Natal, de Porto Nacional. Hoje, nós estamos vendo cemitérios de aviões, como, por exemplo, lá em Juiz de Fora, que tem mais de 10, 15 aerobueiros. A Anac não tem gestão sobre essas aeronaves por causa de uma portaria que designa para essa tarefa o Ministério do Planejamento, que não tem nada a ver com avião. Inclusive, os técnicos dizem assim: "Senador Vicentinho, mas nós não temos nada a ver com isso." Eu sei. É por isso mesmo que estou tentando tirar essa portaria para que fique na Anac. Mas eu prego muito no deserto lá na Anac nesse sentido.

Eu espero que, com essa nova diretoria, com os cinco, se traga para a responsabilidade da Anac a gestão dos aeroclubes. Na minha cidade, Porto Nacional, por exemplo, já chegou a haver quase 100 alunos - o senhor conhece, Brigadeiro. Hoje está diminuindo. Por quê? Porque há uma aeronave. Nós já pleiteamos várias vezes buscarmos aeronaves lá em Juiz Fora - estão lá e não podem ir para Porto Nacional. Voltaria a atender Tocantins, oeste da Bahia, Piauí, Mato Grosso, Pará, Maranhão. É uma região do agronegócio que poderia estar formando pilotos, inclusive agrícolas etc. E a Anac só serve para fiscalizar e punir. Ela não serve para chegar lá com as aeronaves e atender a demanda. Então, precisamos fazer isso, Brigadeiro. Precisamos que os aeroclubes... Não é saudosismo de aviador... Tirei brevê em Volta Redonda, fiz comercial, instrumento lá na Eapac, no Galeão, voei muito neste País, voo até hoje, sou filho de aviador. Então, eu gosto disso.

Eu espero que, com essa nova diretoria, Presidente, nos aeroclubes do Brasil, principalmente os que têm demandas, que são muitos, são vários, seja resolvido esse problema e que a Anac atenda esses pleitos. Todos os presidentes me ligam, me procuram. Eu fico impotente, embora seja uma causa das mais nobres que estou encaminhando, que é a formação de jovens pilotos para voarem Brasil afora.

Por fim, quero fazer uma colocação e trazer uma preocupação também com relação à carga tributária sobre as companhias aéreas, sobre os táxis aéreos e sobre a aviação regional. Isso está fazendo, Presidente, com que os aviadores percam seus postos de trabalho.

Por exemplo, a TAM com a LAN, do Chile: estão contratando pilotos chilenos, porque lá a carga tributária é menor, e vindo voar no Brasil. Ora, nada contra os outros países, mas sempre a favor do aviador brasileiro - os pilotos brasileiros estão entre os melhores do mundo. Estão contratando esses pilotos até com salário maior - sendo menor a carga tributária, podem fazer isso -, e estamos desempregando os nossos aviadores.

Portanto, temos que ter muita atenção com isso a fim de encontrar uma saída para que os aviadores brasileiros não percam seus postos de trabalho para aviadores de outros países - com certeza não é pela qualificação, porque considero que os aviadores brasileiros são os melhores do mundo, isso é histórico. Como aviador e muito solidário a todos os aviadores do Brasil, coloco essa preocupação. Neste momento difícil que vive a economia nacional, ainda temos mais essa condição que prejudica muito os aviadores.

No mais, votarei favoravelmente. As qualificações são as melhores. Tenho certeza de que os senhores, juntamente com o Dr. José Ricardo e com o Dr. Ricardo Fenelon, os cinco, vão ter essa preocupação que nós encaminhamos hoje aqui.

Já faz tempo que fazemos essas colocações, espero que não voltemos a fazê-las. Espero que, no próximo encontro, possamos agradecer, elogiar, dizer que a coisa andou e que facilitou a vida de todos, ou seja, das empresas, dos usuários e dos profissionais que trabalham na aviação. É isso o que nós queremos. É por isso que eu estou aqui.

Agradeço pela oportunidade de mais uma vez me manifestar, Presidente, e espero que esses encaminhamentos sejam atendidos em nome de todos os que aqui citei.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Vicentinho Alves, que é piloto, comandante de avião, e exibiu aqui os seus conhecimentos teóricos e práticos. Ele até já me convidou para ser passageiro de uma aeronave comandada por ele. Depois desse discurso de S. Ex^a, vou aceitar.

Concedo a palavra ao Senador Waldemir Moka.

O SR. WALDEMIR MOKA (PMDB - MS) - Sr. Presidente, quero cumprimentar o Comandante Hélio, o Dr. Ricardo Sérgio Maia Bezerra e o Dr. Juliano Alcântara Noman.

Na semana passada, Sr. Presidente, estive na Anac. Fui lá para conversar sobre o que eu acho que deve estar acontecendo em todos os Estados, ou seja, as empresas estão diminuindo o número de voos. E não é uma afirmação, apenas uma constatação. E pode ser até coincidência, mas percebemos isso nitidamente.

Por exemplo, há duas companhias que fazem dois voos diretos para Campo Grande. De repente, uma das duas deixa de operar e fica só uma. Aquela que deixou de operar vai para outra rota onde também havia dois voos. Nessa outra rota, a que ficou deixa de operar lá. Sobre isso, tive a oportunidade de conversar na Anac.

A Anac hoje tem três diretores, salvo melhor juízo. Aliás, dois. Percebe-se quase que a angústia... Senti a boa-fé do Dr. Fenelon e a angústia real em relação a essa questão das empresas. Eu até fiz uma colocação. Eles vivem tanto o problema das empresas, a questão do custo, do prejuízo que as empresas estão tendo, segundo eles, mas a função da Anac não é só essa. Está certo que as empresas têm que estar bem, mas há o outro lado, que é o do usuário, do passageiro.

Não podemos, com a preocupação de que as empresas não podem ter prejuízo... Se a gente começar a reduzir o número de voos... E percebi nitidamente que a Anac não tem instrumentos, não tem. Nós temos de chamar para nós, Presidente,

essa responsabilidade. A legislação não deu instrumento à Anac para que possa de fato exigir das empresas, porque as empresas operam livremente. Desde que haja espaço aéreo e horário, é livre. E, se deixar, simplesmente dizem "Não vou mais operar naquela rota".

É claro que, à medida que se diminui o número de voos, concentra-se. Por isso não entendemos: como essas empresas estão dando prejuízo se esses aviões estão sempre lotados? É muito raro... Eu viajo Brasília-Campo Grande, e é muito raro encontrar um avião como esse que não esteja com 85% ou 90% de sua capacidade de lotação esgotada. E não é uma vez, nem duas, nem três em que há 100% de lotação, e às vezes até se pede para alguém desistir porque houve excesso de passageiros em relação ao número de assentos.

Então, acho que tínhamos que pedir aos novos... Não tenho dúvida de sua aprovação, são excelentes os currículos, funcionário de carreira, o Brigadeiro com uma larga folha de serviços já prestados, o Dr. Ricardo já é diretor e tem experiência, curso de pós-graduação.

Aliás, ultimamente têm vindo para cá... Gosto muito disso, é importante essa coisa da especialidade. Vemos que as pessoas que estão vindo são pessoas que conhecem a realidade.

Então, não tenho pergunta. A minha colocação é a de que os senhores poderiam se sentar lá com os outros e dizer... Eu já desafiei lá o Dr. Fenelon: traga para nós, traga para nós o que precisamos alterar na legislação para dar as ferramentas para que a Anac possa realmente ter uma atitude mais direta no sentido de controlar isso.

Não quero, absolutamente, quebrar as empresas, não é nada disso.

Aí toquei, Senador Ferraz, nesta questão de acabar com a franquia da bagagem, e eles me explicaram: "Não, isso não é só assim." Todo mundo fala só na franquia, mas, segundo eles, no conjunto disso, virá a diminuição da passagem, virá uma série de outras coisas que, no conjunto, vai beneficiar o passageiro.

Por isso, acho que é preciso realmente ver qual é a proposta. Às vezes vale a pena, Sr. Presidente, as pessoas fazerem economia, escolhendo somente o que é necessário levar numa viagem e verem o preço diminuído.

Eles falaram também num tipo de voo, que é comum em vários outros lugares do mundo, em que o preço é bem reduzido. Só que as empresas locais não querem esse tipo de concorrência.

Esta é uma outra análise que o Congresso tem de fazer: se não é hora de abrir a concorrência para empresas que não sejam só as nacionais, senão nunca vai haver essa competitividade.

Não estou dizendo que se deva fazer isso, mas acho que o debate tem que existir, porque senão vamos ficar o tempo todo nisto: três, quatro empresas. E não há para onde correr: ou elas operam ou elas não operam. Quero ver se houver a competitividade: "Ah, não quer mais aquela, vou entrar lá". Acho que é uma alternativa, sim, de repente possibilitar essa competitividade maior.

Quero saudar o Juliano, o Brigadeiro Hélio. E, Ricardo, tive o prazer, na ausência do Valdir Raupp, de fazer a leitura e pude perceber o alto nível de conhecimento que V. S^a acumulou ao longo de sua carreira.

Sr. Presidente, eu também vou votar, se estiver liberado, porque sou suplente nesta Comissão e titular na outra. Mas sou bem-mandado, e o senhor disse que eu precisaria estar aqui para votar.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - V. Ex^a é o suplente mais presente!

A propósito da mudança proposta, e já submetida a consulta pública, de mudança nas regras de direito e dos passageiros nos voos domésticos, entre os quais se incluiria o fim da franquia obrigatória de passagem despachada e a possibilidade de desistência da compra de passagem em até 24 horas, já foi aprovado por esta Comissão, no dia 16 deste mês, requerimento de minha autoria pelo qual vamos discutir aqui em audiência pública essas mudanças. A data marcada, já aprazada, é dia 20 de abril.

Eu gostaria de ouvir agora os dois Senadores que estão inscritos para podermos ter as respostas dos indicados.

Concedo a palavra ao Senador Lasier Martins.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Muito obrigado, Presidente Garibaldi.

Saúdo os nossos ilustres sabatinados Hélio Paes Júnior, Ricardo Bezerra, Juliano Noman.

Aqui nós temos normalmente duas comissões a cada manhã. Então, se daqui a pouco não puder assistir as respostas, a minha assessoria está aqui para anotar.

Eu tenho três perguntas, Presidente, bem objetivas. Uma delas diz respeito a esse seu oportuno e inspirado requerimento para que tenhamos aqui uma discussão sobre o fim da franquia de bagagem nos voos domésticos. Eu acho que nós já poderíamos - saúdo a Senadora Vanessa, que está chegando; S. Ex^a veio valorizar a Comissão - ter uma *avant-première*,

uma antecipação sobre a razão da cobrança da bagagem nos voos domésticos, saber se já existe um limite com relação a peso de bagagem. Por que essa cobrança, já que as passagens aéreas estão caras?

As perguntas poderão ser respondidas a critério dos nossos três convidados.

A segunda pergunta, Presidente, é sobre esse impactante acidente com o empresário Roger Agnelli, em que pereceu toda a sua família no fim de semana. A gente sabe que era usada uma dessas chamadas aeronaves experimentais, que nós, leigos, entendemos como aeronaves amadoras. O que a Anac faz nesse sentido, ou vai fazer agora com os novos diretores, com relação principalmente à comercialização dessas aeronaves nas quais, pelo que se tem ouvido, voa-se por conta e risco do dono, sem homologação da Anac? E disso resultou esse acidente tão grave, com alguém do gabarito, da experiência, do valor de um Roger Agnelli, que faz falta para a vida brasileira, ainda mais agora, em tempos de crise. Então, eu gostaria de ouvir o que se vai fazer a partir de agora, depois dessa triste ocorrência de domingo passado.

E a outra pergunta, Sr. Presidente, é sobre os *drones*. Há notícias de que a regulamentação acontecerá até as Olimpíadas, que estão próximas. Mas como a Anac está trabalhando esse processo? O prazo será observado? Que opinião têm os nossos convidados sobre o uso de *drones* em outros países, já que são aparelhos que, em determinadas circunstâncias, se tornam perigosos?

Objetivamente, são essas três perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Cumprimento o Presidente, Senador Garibaldi Alves Filho, os Srs. Senadores e os senhores indicados a diretores da Anac, Juliano Noman, Brigadeiro Hélio Barros Júnior, Dr. Ricardo Bezerra.

Alguns dos questionamentos que queria fazer já foram feitos por meus pares que me antecederam, mas eu queria reforçar alguns deles e aditar outros.

Sobre esse acidente com o empresário Roger Agnelli: a aeronave dele era uma aeronave experimental, em experiência. Há aqui uma informação de que essa categoria de aeronave não tem certificação de segurança e sua operação é por conta e risco do proprietário. E me preocupa também o fato de que, segundo a própria Anac, existem 5.158 aeronaves registradas como experimentais - 5.158!

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Apoio Governo/PDT - RS. *Fora do microfone.*) - No Brasil?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Sim, pela Anac.

O Brasil todo foi surpreendido com a tragédia. Eu pensei que era uma aeronave experimental, mas são mais de 5 mil aeronaves registradas pela Anac como experimentais. Esse tipo de aeronave não tem autorização para sobrevoar áreas densamente povoadas. Qual é a fiscalização da Anac? Como é que a aeronave decola de um aeroporto, que tem a obrigação de ser fiscalizado, e descumpra as regras de segurança?

Há outra pergunta que eu gostaria de fazer, mas, primeiro, quero lamentar que a Anac só tenha hoje dois diretores em exercício, ou seja, não pode fazer nenhuma deliberação, Senador Ferraço, com dois diretores. Com a ida de V. S^{as}, vai ficar completo o quadro da diretoria da Anac.

Eu gostaria de ouvir a opinião de V. S^{as} a respeito da abertura para o capital estrangeiro nas empresas de transporte aéreo. Já foi feita a pergunta, mas volto a fazê-la porque tenho um projeto nesse sentido e agora, recentemente, o Executivo encaminhou uma medida provisória copiando o projeto - já fez isso várias vezes -, propondo essa abertura. Há algumas diferenças em relação ao que eu apresentei, mas é na mesma linha, de fortalecer.

Nós estamos naquela do "me engana que eu gosto": as empresas, na realidade, estão sendo negociadas com empresas estrangeiras com contratos de gaveta - está aí a TAM que não é mais TAM, é Latam. Todo mundo sabe que é LAN, mas, para efeito de legislação, continua TAM. É o caso também da própria Gol com a Delta. É preciso, então, deixar que o capital estrangeiro venha - evidentemente, com regramento.

Há outra questão que eu gostaria de ver comentada por V. S^{as}.

Eu fui Relator de uma medida provisória que criava o Plano Nacional de Desenvolvimento da Aviação Regional.

Outra questão que eu gostaria de ouvir de V. S^{as}, eu fui relator de uma medida provisória que criava o Plano Nacional de Desenvolvimento da Aviação Regional. Nessa medida provisória, eu tive o cuidado de fazer um parecer que pudesse definir, Presidente Garibaldi, aquilo que veio indefinido do Executivo. Veio uma medida provisória vazia. Era para criar um plano de desenvolvimento da aviação regional, mas não dizia o que era aviação regional, não dizia o que era rota regional. Ela vinha com um objetivo determinado. E aqui nós fizemos um parecer definindo isso tudo, inclusive dando

um tratamento diferenciado para a Amazônia, porque a aviação regional na Amazônia salva vidas. Lá na Amazônia não é como no Sul e Sudeste onde você pode... Lá nós só temos os barcos ou avião para inclusive, como eu disse, salvar vidas. A medida provisória decaiu, perdeu o objeto pelo prazo. Duas medidas provisórias depois, o relator era o Senador Jucá e eu pedi a ele que incorporasse no parecer dele o parecer do Plano Nacional de Aviação Regional, que era importantíssimo para nós. Ele, como amazônida, entendeu e fez. Só pediu - estava no parecer a questão da abertura do capital das empresas brasileiras para o capital estrangeiro - para tirar e que eu fizesse um projeto separado, como fiz. Mas ele incorporou, foi aprovado, foi sancionado, virou lei. Isso tem dois anos, e até hoje não foi regulamentado o subsídio para a aviação regional. Então, eu pergunto: qual a posição da Anac na questão de fortalecer a aviação regional? Já deve ter sido dito aqui e eu vou repetir, Senador Garibaldi Alves: fazer um voo de Belém a Redenção, que é uma cidade no sul do meu Estado, é mais caro do que ir de Belém a Paris e voltar duas vezes. Então, tem alguma coisa errada nisso aí. Talvez o subsídio do programa possa vir a solucionar essa questão.

Quero parabenizar o Senador Garibaldi pelo requerimento da audiência pública. Diminuir a franquia da bagagem para o passageiro representa aumentar o custo da viagem. Eu perguntaria se esse peso de 23kg para voo doméstico é usado no resto do mundo ou se é jabuticaba - invenção brasileira. Então, se é no resto do mundo, temos de manter aqui. Não há por que reduzir isso para que os passageiros passem a pagar excesso de bagagem, aumentando ainda mais o custo da viagem. Por último, quero parabenizar nossos três indicados. Li o currículo de V. S^{as}. Tenho certeza de que a Anac estará muito bem atendida com a ida de V. S^{as} para a diretoria. Espero que a gente possa fortalecer a aviação civil no Brasil que, como foi dito aqui, passa por uma crise. Os aviões vivem lotados e as companhias tendo prejuízo. Também não falo do preço do combustível, que é o combustível mais caro do mundo, e por aí vai. Quero só ouvir a opinião de V. S^a.

Que Deus os abençoe!

Boa sorte a vocês três.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - A última oradora inscrita, por ora, é a Senadora Vanessa Grazziotin.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Ele falou por ora, Senador, então está aceitando ainda inscrições, não é, Senador Garibaldi?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Claro.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Quero cumprimentar primeiro o nosso Presidente, Senador Garibaldi, e o Dr. Ricardo, o Dr. Hélio e o Dr. Juliano.

Faço meus questionamentos tendo eu já votado. Já votei porque, como disse o Senador Flexa, que me antecedeu, nós temos as melhores referências da capacidade técnica de todos os senhores, que vêm em boa hora compor os quadros da Anac, uma agência que nesses últimos tempos ficou praticamente impossibilitada de agir em decorrência do número, da falta de dirigentes.

Então, cumprimento os senhores.

Serei muito breve nos meus questionamentos. Um deles diz respeito a um projeto encaminhado pelo Poder Executivo, acho que é medida provisória, já nem sei mais, que amplia a possibilidade da atuação no espaço aéreo brasileiro de empresas de capital estrangeiro. Segundo o projeto encaminhado pela Presidência, quando houver reciprocidade dos países, o capital poderá ser aberto até quase na sua totalidade. Ou seja, digamos que a Argentina preveja a possibilidade de uma empresa brasileira atuar naquele mercado 100%, como empresa 100% brasileira, essa possibilidade seria aberta ao país.

Eu tenho visto que são várias as emendas apresentadas à medida provisória que retiram essa parte, ou seja, prevendo a possibilidade de estrangeiras atuarem livremente no Brasil sem que haja absolutamente nada de reciprocidade.

Quero manifestar a minha opinião. Sou contrária, porque acho que não alcançamos a maturidade, o desenvolvimento no setor para abrimos o nosso mercado de uma forma tão drástica como está sendo proposta. Essa é a minha opinião.

Pergunto aos senhores, e sei que não estão aqui e nem seria correto perguntar a cada um para que emita o seu juízo de valor, porque essa é uma decisão que não cabe à Anac, é uma decisão que cabe ao Congresso Nacional, entretanto, pergunto se os senhores teriam um quadro para nos passar de como esse procedimento acontece mundo, se os mercados são mais abertos ou mais fechados, se há reciprocidade ou se não há. Queria ouvir essa manifestação dos senhores.

A segunda questão diz respeito à possibilidade - já foi perguntado, e eu vou apenas reforçar os questionamentos - de as empresas aéreas cobrarem pelas bagagens. Eu, Senador Garibaldi, penso de forma inversa, que, ao invés de punir, de cobrar, a nossa legislação teria que mudar de foco, deveria incentivar. Em vez de ser punitiva, deveria ser preventiva. Em vez de cobrar, deveria incentivar, ou seja, pessoas que não dispõem de bagagens teriam desconto nas passagens, e não

serem cobradas por um serviço que já é caro, por um serviço que, apesar de ter aumentado muito o número de brasileiros e brasileiras que utilizam esse transporte, isso aconteceu nesses últimos tempos, mostrando o nível de desenvolvimento que o País alcançou, e muito mais do que de desenvolvimento, de distribuição de renda, apesar disso, se comparado o preço das passagens aéreas no Brasil com o de outros países - e os senhores poderiam falar e até me corrigir se eu estiver falando alguma besteira, mas creio que não - é muito maior do que a média internacional.

Quero dizer que essa é a minha opinião.

Gostaria de ouvir a opinião dos senhores a respeito disso, mas já comunico que ingressei com um projeto de lei, Senador Flexa, determinando uma franquia, a possibilidade da cobrança a partir daí, dessa franquia. E dentro da franquia, a possibilidade do desconto caso o passageiro leve menos bagagem e da cobrança caso leve mais bagagem além daquela franquia determinada. Acho que seria um erro...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Permita-me uma sugestão, Senadora.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Pois não.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Deveria ter, como existe banco de horas, um banco de carga, de bagagem, se credita ou se debita.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - É mais ou menos isso.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Mas a franquia já atende 23kg.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - É com isso que eles querem acabar, para cobrar.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Não tem como, só se nós deixarmos.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Isso é que está em discussão. Prevê cobrança de qualquer bagagem despachada.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu espero que V. Exª vote contra o Governo.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Não, mas essa é uma decisão da Anac. Essa é uma decisão da Anac. A Anac abriu...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - É sim. A Anac abriu uma audiência para mudar as regras do despacho de bagagem, uma consulta pública - chamada audiência pública -, porque essa é uma decisão que cabe a Anac. Para tirar esse poder da Anac que já apresentei um projeto de lei não permitindo isso, prevendo uma franquia mínima. Ultrapassada a franquia, seria mantida a cobrança e, se não utilizada a franquia, também poderiam dar descontos aos passageiros. E baseado em quê? Baseado nisto: que nós no Brasil praticamos um preço extremamente maior do que os outros países praticam. Então essa seria a segunda questão.

E a terceira e última, Presidente, diz respeito também à aviação regional. Eu reconheço o belo trabalho que o Senador Flexa fez, e conseguimos avançar muito da medida provisória inicial até a lei aprovada, principalmente no que se refere ao estabelecimento de regras diferenciadas para a aviação na Amazônia, porque discutir a aviação regional... Ela é regional no Brasil inteiro se for um transporte de interiores. Mas é muito diferente fazer transporte de interiores em São Paulo, em Minas Gerais, até aqui, no Centro-Oeste, e na Amazônia. Andar de avião lá não é um luxo, não é uma opção; é uma imposição. Dentro dos orçamentos dos Municípios, orçamentos públicos, o item "gastos com despesas de passagens aéreas" é elevadíssimo. Por quê? Porque pacientes adoecem, precisam de tratamento de emergência, e é a prefeitura que tem que bancar a passagem aérea daquele paciente que não pode passar 15 dias, 20 dias, 30 dias percorrendo de barco até chegar à capital do meu Estado, por exemplo, o Estado do Amazonas.

E nessa lei, Senador Flexa, foi prevista a possibilidade de tratamento diferenciado também aos aeroportos. O que nós tínhamos? As exigências para um aeroporto de interior - lá do Município de Barreirinha, por exemplo, no meu Estado, ou o Município de Tapauá, no interior do meu Estado, um Município de 8 mil habitantes, e, eu digo, nós dependemos da pista da aviação, porque só chegamos lá por via aérea ou por via fluvial - as regras que se exigiam, Senador Garibaldi, de segurança para esses aeroportos eram idênticas às regras exigidas para os grandes aeroportos. É óbvio que com um número menor de equipamentos, mas regras muito parecidas. E a nova lei prevê a possibilidade de regras diferenciadas, claro, dentro do critério de segurança, mas poder apresentar uma exigência mínima sem comprometer a segurança da população, da cidade ou dos trabalhadores do setor.

Então eu perguntaria aos senhores - não sei, os senhores estão chegando à Anac, mas o Dr. Juliano já tem um conhecimento maior sobre o caso, porque já é do setor, já atua no setor - a quantas andam os estudos e a elaboração do expediente para regulamentar essa questão por parte da Anac.

Era isso.

Obrigada, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Bem, nós já temos um número de indagações significativo. Eu indago da...

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Sim.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - As minhas perguntas são simples, até para ganhar tempo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Querem continuar?

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - É que a maioria já até foi feita.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Também minha colocação seria rápida, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Então, com a palavra, de acordo com a ordem de inscrições, o Senador Wilder Moraes.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - Obrigado, Presidente.

Cumprimento os indicados, o Juliano, o Hélio e o Ricardo.

Presidente, a minha colocação também é muito objetiva. Nós temos uma dificuldade muito grande hoje, acho que o Vicentinho falou, na questão do *recheck*; o *recheck* e o *check* também dos pilotos. Isso tem demorado dois meses e tem prejudicado muito a aviação civil.

E um outro item também importante é a questão dos simuladores para quem já pilota aviões tipo jato, quando vai mudar de um avião para outro que também é jato. Por exemplo, quem voa um Citation e vai mudar para um Hawker. Esse simulador é muito caro. Para se ter uma ideia, está custando em torno de R\$70 mil. Já que o piloto é de jato, ele poderia fazer isso também de uma forma mais simples, que não teria esse custo tão elevado.

E a questão da recomendação dos *drones*, pois também foi perguntado agora em que pé está isso.

São essas as perguntas, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço e concedo a palavra ao Senador Ronaldo Caiado.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Obrigado, Sr. Presidente e demais sabatinados, que foram indicados para a Agência Nacional de Aviação Civil, a Anac.

Sr. Presidente, um ponto que nos inquieta muito é exatamente a dificuldade de ter todo o registro de uma pista no interior. Em várias cidades do Estado de Goiás, por exemplo - eu cito o meu Estado -, foram criadas todas as condições, mas não há aquela estrutura toda do Corpo de Bombeiros e, com isso, essas pistas não são também reconhecidas nem autorizadas, homologadas. É algo que está criando uma situação de total dificuldade para transitar, porque qualquer seguro daquela aeronave exige que também a pista seja homologada.

Quanto a essas exigências, o que as autoridades locais dizem é que é impossível de serem cumpridas. Não entendo como é que seria no interior do Rio Grande do Norte, mas é semelhante à nossa situação de Goiás, bem como à de todos os demais Estados. Por isso há uma certa dificuldade também para a aviação regional, como muito bem foi colocado aqui pelo Senador Flexa Ribeiro.

Um outro fato: as linhas regionais estão totalmente falidas. Isso é uma realidade hoje. Normalmente as grandes empresas lançam algumas de suas empresas aliadas, ou suas concessionárias, para fazerem uma disputa numa tal região, e normalmente todas elas estão fechando.

Quanto à crise da aviação, esta é conhecida de todos, mas aí há mais alternativas, como recorrer ao BNDES, fazer renegociações maiores e, aí, conseguem sobreviver também, buscando empresas internacionais, para se alinharem.

Uma outra queixa nossa, que já foi levantada aqui pelo Senador Ferraço, é a seguinte: eu imagino que todos os senhores usem a aviação comercial, e, para uma pessoa que tem a minha estatura, 1,90m, para poder realmente ficar dentro daquele espaço, sentada, é algo quase impossível. Primeiro, porque você tem que ficar com a perna para o lado de fora. Você não

tem como ficar sentado entre aqueles bancos. Essa queixa já foi falada e tal, já foi até motivo de um ex-Ministro, à época, o Nelson Jobim, colocar como sendo uma coisa que ele resolveria em dois minutos. Nada aconteceu. E o pior de tudo é que, quando você cochila em alguns minutos, vem aquele carrinho pelo corredor e quase quebra o nosso joelho. Então, Presidente, o que eu vejo é que se trata de um mínimo de exigência, um mínimo de condição para o cidadão poder ficar sentado ali. Agora ainda querem cobrar mais essa consulta popular para bagagem.

Então, eu vejo que são desafios que os senhores terão à frente da Anac. Sabemos nós da crise, hoje, que atinge também todas as empresas nacionais. É algo que tem de ser muito bem debatido, esclarecido, quais são esses fatores que realmente levam essas empresas todas, quando chegam a um patamar, a entrar nessa crise de total insolvência, normalmente sendo absorvidas por outras, e, logo a seguir, essas outras vêm no mesmo processo de falência.

A sobrevida das empresas aéreas, no Brasil, é muito curta. Eu não tenho essa estatística. Não sei se mundialmente, também, é esse mesmo prazo que tem a vida útil de uma empresa aérea, mas é lógico que isso nos preocupa, até porque é um meio de transporte que deveria ser cada vez mais ampliado e cada vez mais estimulado, para que as pessoas tivessem acesso a ele, até porque as condições das nossas rodovias são as mais precárias do mundo e a incidência de acidentes e mortes em rodovias, é lógico, supera dezenas de vezes a incidência dos acidentes aéreos existentes.

Como tal, as colocações que faço são estas: a rigidez que se coloca aqui, a impossibilidade de cumprirmos as determinações para que as pistas no interior sejam homologadas e também a condição de sobrevivência que tem de ser dada a essas empresas regionais.

Fui informado de que, no meu Estado, por exemplo, há uma empresa regional que já pediu recuperação judicial, que já fechou as linhas, e ela servia enormemente às regiões do interior de Goiás, de Tocantins, de Mato Grosso e do Pará. Então, com isso, é mais uma empresa que perde sua capacidade de oferecer serviços à população.

Obrigado, Sr. Presidente.

Era o que eu tinha a formular aos senhores candidatos à Anac.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Ao mesmo tempo em que concedo a palavra ao Senador Wellington Fagundes, peço a ele para assumir a Presidência dos trabalhos.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT. *Fora do microfone.*) - Eu falo daí ou daqui?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - V. Ex^a já fala como Presidente.

Quero registrar o quórum significativo que estamos obtendo nesta sabatina e também parabenizar os expositores, que foram brilhantes em suas exposições, o que não é surpresa. Quem examinou os currículos viu que todos estão preparados para enfrentar os grandes desafios da aviação no nosso País. Tenho de me ausentar, mas quero cumprimentar todos. Para mim também não será surpresa se os três lograrem uma aprovação.

Senador, assumo a Presidência com plenos poderes.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Nós gostaríamos de, inicialmente, registrar aqui que o Senador Raupp ligou pedindo para justificar sua ausência, devido a um compromisso de última hora no seu Estado. Mas, de qualquer forma, fica aqui registrado também o seu relatório e a sua intenção de que, nesta reunião de hoje, consigamos votar a indicação desses três sabatinados.

É importante dizer que o Presidente Garibaldi e todos nós desta Comissão temos cobrado muito do Governo a indicação rápida dos membros de todas as agências. No ano passado, em muitas agências, faltava completar a diretoria. Agora, hoje, nesta sabatina, são indicados três membros da Anac. Com certeza, isso traz mais agilidade ao trabalho e ao funcionamento da agência.

Na semana passada, nós cobramos isso. Ontem, inclusive, cobramos do Ministro Berzoini e também do Ministro Jaques Wagner o envio urgente do nome do Diretor da Antaq, visto que a Antaq é uma agência que só tem três diretores. Como o mandato do Dr. Mário Povia venceu, hoje a Agência funciona só com dois diretores. E, com dois diretores, é praticamente impossível a agência funcionar, até porque não há o voto de Minerva. O Presidente mandou essa carta tanto para o Ministro Helder Barbalho como para o Ministro Jaques Wagner. Na qualidade de Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, ele pede a recondução do Sr. Mário Povia ao cargo de diretor da agência.

Esta Comissão reitera a sua posição, já expressa em outras ocasiões, sempre favorável à manutenção dos quadros completos das diretorias das agências reguladoras, cujo importante papel na gestão pública pode ficar comprometido em razão das vacâncias ou interinidades.

Isto aqui também foi enviado em função também de um ofício encaminhado a esta Comissão da Associação dos Servidores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Asantaq) pelo seu Presidente, Rafael Galvão de Santana, também demonstrando preocupação de ter uma agência apenas com dois diretores.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Pois não.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Sr. Presidente, se for da avaliação de V. Ex^a e dos demais pares, nós começamos esta sabatina às 8h30 e, involuntariamente à minha vontade, agora às 10h, eu tenho a Comissão de Constituição e Justiça.

Sr. Presidente, nós estamos aqui diante de um requerimento de minha autoria, solicitando a convocação do Presidente da Petrobras e do Diretor de Governança da Petrobras, Sr. João Adalberto Elek, assim como a do Sr. Ivan de Souza Monteiro, enfim, diretores da Petrobras, para discutirmos o balanço da Petrobras, anunciado ontem, que produziu um prejuízo da ordem de R\$34,8 bilhões.

Sr. Presidente, para além desse péssimo resultado por parte do balanço da Petrobras, há também a denúncia de que o Conselho de Administração da Petrobras estaria investigando denúncias relacionadas ao chamado petrolão sindical da Petrobras, que, segundo essas mesmas fontes do próprio Conselho de Administração da Petrobras, produziria prejuízos adicionais de 40 bilhões.

Portanto, considerando que esses fatos são da maior relevância é que estamos submetendo a V. Ex^a a possibilidade de nós fazermos a votação desse requerimento com a minha presença - parece-me que não há nenhum desacordo aqui, na Comissão -, para que eu possa seguir para a Comissão de Constituição e Justiça.

É a consulta que faço a V. Ex^a, se V. Ex^a poderia submeter ao Plenário, rapidamente, para que pudéssemos ouvir os nossos sabatinados.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Senador Ferração, até para ter um crédito com V. Ex^a, eu vou dar uma atropelada aqui. Vou colocar já o requerimento de V. Ex^a.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Agradeço a V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - E, depois, a gente continua com os sabatinados.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Oposição/PSDB - ES) - O crédito de V. Ex^a é da distância do céu! É infinito! (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - E porque, claro, V. Ex^a tem um compromisso, e aqui já houve a votação. Então, o que vocês vão complementar será necessário, é importante, porque fica aqui tudo gravado. Também a população está nos assistindo pelas redes sociais, continua ao vivo pela TV, enfim, é importante, porque aqui também é uma satisfação a ser dada a toda a população.

Vou colocar em votação o requerimento do Senador Ferração.

ITEM 3

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 17, de 2016

- Não terminativo -

Requer, nos termos do art. 58, da Constituição Federal do Brasil e do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura para avaliar as perdas financeiras do resultado da Petrobrás em 2015, discutir as denúncias envolvendo a gestão da área de Recursos Humanos da empresa que podem ainda trazer perdas bilionárias e verificar quais medidas estão sendo tomadas para o reequilíbrio financeiro da empresa.

Autoria: Senador Ricardo Ferração

Considerando a motivação da audiência pública, recomenda a presença dos seguintes convidados: Aldemir Bendine, Presidente da Petrobras; João Adalberto Elek Júnior, Diretor de Governança, Risco e Conformidade; e Ivan de Souza Monteiro, Diretor da Área Financeira e de Relacionamento com Investidores.

Os Senadores que concordam com o requerimento permaneçam como se encontram.

Antes, porém, há alguém que queira discutir? (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discutir, os Senadores que concordam, então, com a aprovação do requerimento permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Também aproveito e coloco um requerimento de minha autoria.

Apenas peço autorização da Comissão de Infraestrutura, nos termos regimentais, para, na qualidade de representante da Comissão de Serviços de Infraestrutura, a audiência pública que ocorrerá no dia 31 de março, de 2016, no Município de Guarantã do Norte, Mato Grosso, com a finalidade de debater e discutir a concessão do trecho da BR-163, entre os Municípios de Sinop, em Mato Grosso, a Miritituba, no Estado do Pará, conforme convite anexo.

Importante destacar que a audiência pública supramencionada servirá como sequência da realizada no âmbito desta Comissão de Serviços de Infraestrutura no último dia 16 de março, em atenção aos Requerimentos nº 1/2016 e nº 8/2016. Eu quero salientar que o convite parte da Assembleia Legislativa de Mato Grosso, mais precisamente do Deputado estadual Pedro Satélite, do PSD.

Em discussão. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, em votação.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

(É o seguinte o requerimento aprovado:

ITEM 4

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 18, de 2016

- Não terminativo -

Requer autorização para participar de audiência pública no município de Guarantã do Norte/MT, no dia 31 de março de 2016, que discutirá sobre a concessão da BR 163 no trecho entre Sinop a Miritituba no Pará.

Autoria: Senador Wellington Fagundes)

Eu faço questão de estar presente, visto que a BR-163 é hoje a estrada mais importante, pois liga toda a Região Centro-Oeste e o centro-sul ao Amazonas. Tudo que segue para a Região Amazônica tem que passar pela BR-163, principalmente pelo trecho entre Rondonópolis e Posto Gil. E essa é uma região que está aumentando muito a sua produção. Nós já temos concessionado o trecho entre a divisa de Mato Grosso do Sul e a cidade de Sinop. Pretende-se agora fazer nova licitação para o trecho entre Sinop e Miritituba e da divisa de Mato Grosso com Mato Grosso do Sul até o Pará. Até o Paraná também já está concessionado, em obras. Por isso, em razão da importância, faço questão de estar lá.

Eu quero aqui ainda, como último inscrito, registrar o entusiasmo desta reunião, por estarmos votando e dando condições para que a Anac...

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Sr. Presidente, antes que V. Ex^a prossiga, gostaria de saber se o item 1 da pauta foi apreciado. V. Ex^a colocou em apreciação?

O SR. PRESIDENTE (Wilder Moraes. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - Esses dois requerimentos foram incluídos extrapauta, mas se V. Ex^a também quiser, podemos fazê-lo agora.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Na realidade, o item 1 da pauta é um requerimento de minha autoria. É mais um para aditar convidados a uma audiência pública sobre a BR-319. V. Ex^a pode confirmar se está convidando apenas a Confederação das Indústrias do Estado do Amazonas?

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - É.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Então eu peço a retirada do requerimento porque já apresentei vários outros e nós estamos com um número muito extenso de convidados. Eu retiro de pauta.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Pois bem.

(É o seguinte o item retirado:

ITEM 1**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 13, de 2016****- Não terminativo -**

Requer, nos termos regimentais, aditamento ao Requerimento da Comissão de Serviços de Infraestrutura nº 5, de 2016, de autoria do Senador Acir Gurgacz, cujo objetivo será debater a “reconstrução da BR-319, trecho Porto Velho (RO) - Manaus (AM), com vistas ao modelo de rodovia a ser implantado, ao processo de licenciamento ambiental e a gestão e operação da rodovia”. Para tanto, indico a inclusão de representante da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas - FIEAM.

Autoria: Senadora Vanessa Grazziotin)

Há apenas mais um requerimento e encerramos.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - É o item 2.

ITEM 2**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 14, de 2016****- Não terminativo -**

Requer a realização de Audiência Pública no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura, nos termos do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, para debater e identificar alternativas para a recarga de veículos elétricos e, conseqüentemente, instruir o PLC nº 65, de 2014, que “institui a obrigatoriedade de instalação de pontos de recarga para veículos elétricos em vias públicas e em ambientes residenciais e comerciais”. Propõe que sejam convidados representantes das seguintes entidades: Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel); Ministério das Cidades; Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE); Associação Brasileira de Distribuidoras de Energia Elétrica (Abradee); Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Autoria: Senador Jorge Viana

Em discussão. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discutir, em votação.

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

Aprovado.

Concluída a pauta de votação, vamos prosseguir.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Sr. Presidente, agora vem a parte importante. Todos os Senadores falaram, fizeram questionamentos como eu, mas estamos com uma reunião bastante comprometida. Infelizmente, daqui a pouco terei que ir também, porque há votações de matérias em outras comissões, daí a ausência dos Parlamentares. Então, se V. Exª me permite, antecipadamente, eu gostaria de pedir desculpas aos nossos indicados, assim como a sua compreensão para a minha situação e a de todos os que estiveram aqui correndo para votar e relatar matérias.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Eu acredito que eles entendem bem, até porque já houve a votação. Com certeza, aqui será apresentado o currículo de cada um, todos aqui visitaram os Senadores e conversaram pessoalmente. Acredito, tenho quase certeza de que será por unanimidade essa votação. Mas é importante que cada um coloque o seu posicionamento final em relação às indagações, às ponderações dos nossos Senadores. Ainda vou fazer as minhas, já que eu estava inscrito como orador.

Como eu dizia aqui, acho que é fundamental a conclusão das diretorias. Por isso, esta Comissão tem sido muito ágil. Quero parabenizar o Senador Garibaldi Alves, porque, todas as vezes que aqui chegaram as indicações, ele não demorou mais do que uma reunião para designar o relator e, conseqüentemente, votarmos o mais rápido possível. Por isso, reitero aqui, quero cobrar do Ministro da Casa Civil essa questão da Antaq, que é a única diretoria que só tem três diretores e, com dois diretores hoje, não há praticamente como funcionar. Isso emperra o serviço público, emperra o serviço das agências, no caso específico, dessa agência. Ontem estive lá cobrando e fica aqui mais uma vez, de público, não só essa cobrança nossa como do próprio Presidente, em ofício que enviou ontem à Casa Civil e também ao Ministro Helder.

Em relação aos três sabatinados, os requerimentos já foram muito bem apresentados. O Dr. Juliano, na sua fala, mostrava até certo entusiasmo pelo fato de ser o primeiro funcionário da casa de carreira a ser indicado para a diretoria. Acredito que isso é muito importante, porque valoriza os funcionários públicos de carreira. Hoje, por exemplo, no DNIT, todos os diretores são de carreira. Agora, também não vamos fazer discriminação com quem não é de carreira. Penso que a oportunidade de ter pessoas de carreira ajuda porque representa o dia a dia dos funcionários, os questionamentos. Mas, claro, quem vem de fora, de outros setores, como os demais diretores indicados, sem dúvida nenhuma, pode contribuir até pela experiência profissional, como é o caso do Dr. Hélio, que é militar e conhece muito da área. Enfim, todos vocês, com certeza, haverão de estar lá prestando esse serviço.

Eu já tive oportunidade de conversar com eles e o faço de público, sem nenhum problema: o que eu espero é que a diretoria, não só da Anac, todas elas entendam que o papel de vocês é atender a população. Quando algum dos Senadores reclama da demora no atendimento - e já tive oportunidade de ir a uma agência com um prefeito, ou com outro interesse -, é porque é uma dificuldade imensa. Há agências com características diferentes das outras, há agências que fazem questão de colocar dificuldades no atendimento e na apreciação dos processos. Isso acaba irritando a população, porque, às vezes, a liberação de um aeroporto, que está pronto, só para fazer vistoria é uma demora, e quem perde com isso é a população. Houve o fechamento simples de um aeroporto por algo que o técnico poderia avaliar e liberar rapidamente. O não funcionamento de um aeroporto pode prejudicar vidas. Muitas pessoas, às vezes, têm que se deslocar por um acidente ou por outras circunstâncias.

Por isso, quero registrar esse pedido. Falei pessoalmente, no sentido de que a diretoria tenha sensibilidade no atendimento àqueles que vão procurá-la, sejam Parlamentares - Parlamentares com legitimidade, porque nós somos representantes legítimos, através do voto; então, se somos procurados, temos que ir lá buscar o caminho para dar respostas à sociedade -, sejam quaisquer cidadãos. Hoje, mais do que nunca, as agências estão se aparelhando e procurando, através das mídias sociais ou outras alternativas, o acesso mais rápido ao cidadão.

Portanto, penso que o trabalho de vocês, como diretores, rejuvenescidos, porque cada mandato rejuvenesce - assim eu espero -, ele rejuvenesce, porque são novas energias que ali são colocadas internamente, entre vocês mesmos... O mandato de vocês, de cinco anos, é um mandato relativamente longo até. Há outras agências, parece-me, com três anos.

É importante, então, para vocês verem que isso aqui transcenderá o Governo. E este é o papel da agência mesmo: ela ter independência para fazer a sua atuação. Então, eu aqui espero, com a posse que virá posteriormente - vai ainda para o Plenário, claro -, que a agência tenha exatamente essa celeridade no sentido de atender à população, que é o que todos nós desejamos.

As minhas considerações são mais nesse sentido de apoio e de esperar que a Anac seja, cada dia mais, uma agência estruturada. Esse é outro aspecto importante, porque também tem que haver estrutura, tem que haver capacitação, tem que haver quadro de pessoas para que possa atender a esse Brasil tão grande e com tantas necessidades, principalmente no caso da aviação regional, por causa das distâncias, como disse aqui a Senadora Grazziotin, em alguns Estados. No meu Estado, são 920 mil quilômetros quadrados e 3,5 milhões de habitantes. É muito território para pouca gente. Somos o Estado maior produtor das *commodities* agrícolas, mas temos problemas de infraestrutura de estrada, hidrovia, ferrovia. Tudo o que se fizer ainda é pouco.

Ainda mais, nessa questão aeroviária, o Governo lançou o Programa de Aviação Regional e criou uma expectativa muito grande nos prefeitos, nas comunidades, porque agora vai haver o aeroporto, vai haver a aviação regional, vai ficar tudo mais rápido. Então, eu gostaria, inclusive, que, naquilo que é papel da Anac, pudéssemos forçar mais ainda o Governo para fazer com que esse Programa de Aviação Regional fosse verdadeiramente implementado.

Eu quero aqui ainda registrar que é papel da SAC, não da Anac - ontem eu falei com o Ministro -, o aeroporto de Cuiabá, no meu Estado. O aeroporto de Cuiabá é o segundo maior aeroporto, em território, em área, do Brasil - são 720 hectares -, está no centro da cidade de Várzea Grande, bem próximo ao centro de Cuiabá e é um aeroporto com obras há mais de 15 anos. Houve agora a Copa do Mundo e as obras não foram concluídas. Lutei muito, inclusive em um convênio que foi feito com o governo do Estado. Já mudou o governo e a obra continua a passos lentos. Segundo a própria pesquisa do setor, hoje o aeroporto de Cuiabá e de Várzea Grande é o pior aeroporto do Brasil. Isso não é uma pesquisa, duas ou três pesquisas já foram feitas.

O Ministro do Planejamento à época, Nelson Barbosa, esteve aqui. Nós, inclusive, cobramos um posicionamento. Aqui, nesta Comissão, ele sugeriu que se procurasse, então, alguém interessado para fazer o PMI, a manifestação de interesse. Isso já foi feito, todos os estudos foram concluídos. Ontem, lá, nós pedíamos ao Ministro que mandasse para o conselho para permitir esses estudos conclusivos para a possível licitação.

Visto que o aeroporto de Cuiabá e Várzea Grande está no centro do Brasil, no centro da América do Sul, é um aeroporto que poderia muito bem ser um aeroporto de integração do Mercosul. Já que nós estamos ali equidistantes de vários países do Mercosul, ele seria não só de integração comercial, de transporte de carga, mas também de integração cultural e de outros negócios. Aquele aeroporto poderia muito bem ajudar Mato Grosso, ajudar a Região Centro-Oeste e, claro, ajudar o Brasil nessa integração do Mercosul.

Eu vou passar a palavra... O Senador Raimundo Lira chegou? Agora já estamos na fala final, mas, se o senhor quiser fazer qualquer intervenção, pode fazê-lo agora ou durante ainda a...

O SR. RAIMUNDO LIRA (PMDB - PB) - V. Ex^a está passando a palavra para mim, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Se o senhor quiser, sim, passo-lhe a palavra.

O SR. RAIMUNDO LIRA (PMDB - PB) - Sr. Presidente Wellington Fagundes...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Só um momento, deixe-me aproveitar e ler o ofício que acaba de chegar à Comissão, do Líder do PMDB e do Bloco da Maioria, Senador Eunício Oliveira, a S. Ex^a o Senador Renan Calheiros.

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Ao cumprimentar cordialmente Vossa Excelência, comunico, nos termos regimentais, a indicação do Senador Raimundo Lira - PMDB/PB, para compor, como membro suplente do Bloco da Maioria, a Comissão de Serviços de Infraestrutura - CI, em substituição ao Senador Eunício Oliveira - PMDB/CE.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência votos de apreço e consideração.

Então, da mesma forma, digo, como Presidente, que V. Ex^a será, com certeza, mais uma inteligência, uma pessoa experiente, que aqui vai nos ajudar neste trabalho.

O SR. RAIMUNDO LIRA (PMDB - PB) - Sr. Presidente, Senador Wellington Fagundes, senhores futuros Diretores da Anac, eu manifestei ao meu Líder, Senador Eunício Oliveira, o desejo de participar desta reunião. Não cheguei em tempo porque as duas Comissões que frequento são a CAE, que já presidi por três vezes, e a Comissão de Constituição e Justiça, onde o horário de início da reunião é a partir das 10h. Não fui informado que essa reunião começaria às 9h.

Por que o meu desejo de participar desta reunião? Duas razões. Primeiro, porque um dos diretores que está sendo reconduzido, Ricardo Sérgio Bezerra, é filho de um grande amigo meu, até gosto de dizer que foi um irmão que eu escolhi, Valmir Campelo. A nossa relação familiar é uma relação muito forte, de muitos anos. Nós consideramos os filhos de Valmir como nossos sobrinhos, da mesma forma que ele considera meus filhos como seus sobrinhos. E tenho o maior prazer de participar desta reunião e da votação do Ricardo Bezerra e, naturalmente, dos outros, que também são pessoas muito bem qualificadas para ocuparem essa função de Diretores da Anac.

O segundo motivo é que eu estou muito preocupado com uma iniciativa que a Anac, não a Diretoria da Anac, mas a Anac, o corpo técnico da Anac divulgou recentemente, que foi objeto de requerimento meu na Comissão de Assuntos Econômicos e de outro no plenário do Senado. Esse requerimento que eu dei entrada no plenário tem o seguinte teor:

Nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro sejam solicitadas ao Sr. Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil, no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, as seguintes informações acerca da nova proposta de revisão das Condições Gerais de Transporte Aéreo - CGTA, anunciadas na Audiência Pública ANAC n° 3/2016: [...]

Apesar de o assunto ser muito sério, eu fui tranquilizado no sentido de que isso ainda não foi votado pela Diretoria da Anac, e no momento em que o Senado Federal recompõe essa diretoria, naturalmente, vai transmitir à população brasileira e aos milhões de usuários do transporte aéreo interno uma tranquilidade muito grande, porque logicamente esse assunto passará a ser visto com muito mais critério, com muito mais tempo e com muito mais estudo.

1. Quais estudos embasaram a nova proposta da ANAC, que reduz os direitos de assistência material aos passageiros em caso de atrasos de voos superiores a 24 horas?

2. Qual estudo de impacto regulatório avaliou como aceitável o transtorno para os passageiros que passariam a ser abandonados à sua própria sorte, em caso de mau tempo, sendo que este é um risco do negócio inerente ao transportador?

3. *Qual estudo assegura que haverá um ganho permanente em redução dos preços das passagens aéreas, caso a franquia de bagagem seja reduzida e posteriormente liberada de regulamentação nos termos da presente proposta de revisão das CGTA?*

Justificação.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aprovou, no dia 9 de março de 2016, abertura de audiências públicas para discussão da proposta de revisão das Condições Gerais de Transporte Aéreo.

Uma das mudanças propostas pela Anac é que o direito de assistência material ao passageiro - como comunicação, alimentação e acomodação - poderá ser suspenso em casos de força maior imprevisível (como mau tempo que leve ao fechamento do aeroporto) ou caso fortuito. Essa alteração traz grande preocupação aos passageiros da aviação. Se atualmente já existe grande esforço para fazer valer os direitos garantidos por leis e normas, acrescenta-se agora mais um fator de insegurança aos passageiros, que contratarão serviços de transporte sem a certeza de que terão assegurada a assistência material em caso de atraso superior a 24 horas.

Outra mudança que traz desvantagem aos passageiros é a redução de franquia de bagagens. Em voos internacionais, a partir de 1º de outubro de 2017, a franquia seria reduzida de duas peças de 23kg para apenas um total de 23 kg por passageiro - aqui houve um equívoco, porque são duas peças de 32kg, ou seja, seria a redução de dois volumes de 32kg para dois volumes de 23kg. A partir de 1º de outubro de 2018, as franquias de bagagem passariam a ser livremente estabelecidas segundo a regra estipulada por cada transportador aéreo.

Considera-se ainda preocupante que regras que afetam tão gravemente a vida do consumidor que depende do transporte aéreo sejam colocadas para audiência pública com prazo tão curto, de 30 dias, para receber sugestões.

Em razão do exposto, solicito o apoio dos nobres pares à aprovação deste requerimento.

Isso aqui, como eu falei a V. Ex^a, foi encaminhado para o Plenário do Senado Federal.

Uma decisão desse tipo nos deixa profundamente preocupados, Sr. Presidente, é como se fosse uma reunião da associação das transportadoras aéreas, como se fosse uma reunião deles próprios, e não de um órgão técnico. Tenho certeza de que agora a nova diretoria vai colocar essa questão em ordem, dando total tranquilidade aos milhões de usuários do transporte aéreo interno.

Apenas para complementar, Sr. Presidente, acrescento o seguinte. Esses procedimentos existem no exterior, mas eles foram objeto de estudo de longos anos na Europa e nos Estados Unidos. Eles criaram lá as empresas de baixo custo, que são empresas que oferecem um transporte singelo, com poltronas muito juntas umas das outras, com um preço de passagem fixo e muito baixo. Você chega na hora, leva um volume, uma bagagem, e paga US\$25 - é o caso, por exemplo, do voo de Nova York a Miami. São terminais separados, é um serviço totalmente diferenciado.

Nós temos aqui um transporte aéreo que não é de baixo custo - já tem características de baixo custo, mas não é de baixo custo -, e estariam importando todas as condições que são oferecidas às empresas de baixo custo para empresas que não são de baixo custo. Então, é absolutamente inadmissível que os assuntos que são objeto desse requerimento sejam implementados.

E há mais duas pegadinhas. A primeira é que o órgão colocou apenas 30 dias para a discussão aberta, da comunidade, sendo que 30 dias é um prazo superexíguo. A segunda é já definir que, a partir de janeiro de 2017, caem os dois volumes de 32kg para dois volumes de 23kg no transporte internacional. As pessoas não se preocupam porque a medida começa a valer em 2017, pensam que está longe, mas vai chegar rapidamente.

Então, tenho certeza de que os nobres diretores, estes três que estão sendo aprovados aqui agora, com certeza, por unanimidade, vai chegar à mesa deles para eles fazerem essa votação, analisarão. E naturalmente o objeto da fundação, da criação das agências de controle é exatamente a agência de controle criar um equilíbrio entre o interesse da população, do consumidor, do usuário e dos prestadores de serviço para não haver mais aquela interferência direta de repartições públicas do Governo. É uma agência que está lá para isto: para defender de forma equilibrada, de forma harmônica, de forma pragmática os melhores interesses, sem que isso crie dificuldades, para que as empresas tenham condições de sobreviver.

Concluindo minhas palavras, Sr. Presidente, eu falei a respeito do Ricardo Bezerra, mas esqueci de falar a respeito do seu nível técnico. Ele está sendo reconduzido, é o único que está sendo reconduzido neste momento, tem toda sua vida profissional dedicada a essa área, foi assessor jurídico, durante muitos anos, da Infraero, já foi diretor durante cinco anos

da Anac nessa mesma função a que ele está sendo reconduzido, portanto, é uma pessoa que só faz engrandecer e fortalecer a Anac.

Quero concluir dizendo que analisei, olhei os currículos de todos, de todas as pessoas. Todos os outros dois diretores são também pessoas qualificadas para ocupar essa função.

Portanto, nós aqui do Senado Federal ficamos tranquilos no sentido de que vocês três, mais os dois que estão lá na Anac, vão defender com patriotismo, com absoluta correção e com esse objetivo de ver sempre, em primeiro lugar, o mais alto interesse do usuário brasileiro.

Eram essas as minhas palavras, Sr. Presidente. E quero saber se, após a leitura desse ofício aí, eu posso já votar também nos senhores diretores.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Vamos chamar o nosso universitário porque não foi encerrada ainda a votação, não é? Então, está empossado? (*Pausa.*)

O SR. RAIMUNDO LIRA (PMDB - PB) - Eu perguntaria ao secretário se esse ofício foi lido no plenário.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Não foi lido. É isso que está...

O SR. RAIMUNDO LIRA (PMDB - PB) - Então eu não posso votar. Mas fica o desejo, fica o voto...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - O senhor pode votar publicamente, já está externado...

O SR. RAIMUNDO LIRA (PMDB - PB) - Pronto. Já externei o meu pensamento. O meu voto é favorável aos três indicados.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Perfeito. Na hora de computar vocês coloquem mais um ali para a história de cada um.

Nós temos aqui duas perguntas dos internautas que eu vou fazer questão de ler.

Do Danilo Thomaso, de São Paulo. Ele pergunta: "Dentro das competências e experiência na gestão da aviação civil como um todo, eu, como piloto, gostaria de saber quais as formas que os indicados propõem para reduzir a burocracia e assim o tempo para obtenção de revalidações de licenças e habilitações."

Na verdade, esse questionamento já foi colocado aqui até pelo Senador Vicentinho.

Também aqui do cidadão, via Alô Senado.

Maria de Fátima Anselmo Edelman, de São Paulo: "Gostaria de saber se algum dentre os sabatinados possui o desejo de fiscalizar as empresas de aviação civil no que se refere ao preço abusivo das passagens."

Ela faz mais um comentário aqui que não tem nada a ver, mas vou colocar, até para não dizerem que a gente suprime. Ela diz aqui: "Sugiro que seja designado um avião exclusivo para o Ministério Público." Não sei com que objetivo, mas está colocado.

Eu vou aqui passar a palavra inicialmente ao Juliano. E quero dizer a todos os três que muitas das perguntas que vocês entenderem mandar também por escrito poderão fazê-lo, dado também o tempo, muitos Senadores aqui não estão, mas, claro, sempre voltados à preocupação de dar resposta à população que nos assiste - é o objetivo maior de nós atender ao público, à população.

Com a palavra então o Dr. Juliano para as suas considerações finais.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Obrigado, Sr. Presidente.

Serei breve. Foram muitas as considerações, mas vou tentar ser breve, já me colocando à disposição para fazermos diversas reuniões, voltarmos aqui, na Comissão, eventualmente, para aprofundarmos um ou outro assunto específico, fazermos uma discussão um pouco mais aprofundada desses assuntos.

O Senador Ricardo Ferraço, assim como outros Senadores, falaram da norma da Condição Geral de Transporte - e acho que todos os Senadores fizeram questão de comentar. Eu acho que, pelo que temos acompanhado, ainda não dentro a agência, é uma norma que visa evoluir na regulamentação no sentido de permitir que haja empresas de *low cost*, empresas de baixo custo. É claro que essa norma tem diversos pontos, e é por isso que merece um olhar cuidadoso. Acho importantíssimo a agência, de fato, ouvir a comunidade, a população. É muito importante esse tempo para a consulta pública. O Senador tem razão: é importante fazer uma discussão, e os 30 dias são um prazo razoável para que as pessoas, eventualmente, entendam e até reflitam, façam pesquisas e possam, de fato, contribuir. Eu acho que é um ramo importante, mas colocar em consulta pública e ouvir a população é muito importante. Acho importante até receber o *feedback*. Eu acho que os

senhores, como representantes legítimos dos anseios da população, são as pessoas mais gabaritadas já para nos externarem e anteciparem as opiniões das pessoas. Eu acho que isso tende a refletir o que vem da consulta; porém, é prudente ouvir e esperar o posicionamento das pessoas na consulta pública.

Do ponto de vista geral, sem entrar no ponto a ponto do fato concreto, o que a norma se dispõe é a isto: tentar propor um novo equilíbrio para que se permita, eventualmente, a existência, a criação de empresas de baixo custo, de verdade, efetivamente, e, com isso, abrindo espaço para que tenhamos no País empresas de transporte aéreo que ofereçam diferentes produtos. Uma oferece, eventualmente, um produto que tem um preço e, aí, dá também mais condições, mais direitos; outra empresa de *low cost* pura ou de *low cost* como a gente conhece no exterior, eventualmente, oferta um outro tipo de produto e também cobra outro preço por isso... Mas, mais uma vez, quero reforçar: muito importante, de fato, fazer a discussão ponto a ponto. Muitas vezes, o que os técnicos pensaram e os objetivos que eles queriam alcançar nem sempre se refletem na norma. Daí, então, fazer todo esse controle antes da edição final da resolução.

O Senador Ricardo Ferraço comentou também a questão do controle do espaço aéreo. De fato, hoje, dos três grandes setores regulados, que são o setor de infraestrutura aeroportuária, o setor de transporte aéreo e o setor de controle do espaço aéreo, o único que não está embaixo da Secretaria de Aviação Civil é o controle do espaço aéreo. Contudo, isso não é, hoje, um grande problema; isso não gera, hoje, nenhum tipo de problema de coordenação; muito pelo contrário, trabalhamos aí, temos um dia a dia com os militares, com o Decea/CGNA, e, não fosse assim, não teria sido possível fazer todos os avanços que nós fizemos. E quero ressaltar aqui que é, de fato, um órgão muito comprometido a seguir todas as diretrizes da Organização Internacional da Aviação Civil.

O Senador comentou também sobre a MP do capital estrangeiro - e não só o Senador Ricardo Ferraço, mas vários outros Senadores. É, de fato, um assunto que está em discussão no mundo inteiro. Não existe um único modelo que todos os países adotam. A Senadora Vanessa Grazziotin perguntou exemplos de como isso se dá no mundo, até para conhecimento. Eu vou, então, citar alguns aqui que me vêm à cabeça. Na Austrália, por exemplo, a empresa que se constitui lá e pretende fazer só operações domésticas pode ter 100% de capital estrangeiro. Se a empresa quiser, por outro lado, fazer transporte aéreo internacional, aí o limite já é de 49%. Nos Estados Unidos, o limite é de 25%. Há lá uma discussão, ao longo de vários anos, sobre o aumento ou não do limite, mas ainda é de 25%. Na Europa, salvo engano, também, sendo que, intrabloco, ou seja, para os países dentro do bloco, o limite é de 100%, ou seja, não há limite. É uma premissa da constituição do bloco. Mas, para países de fora do bloco, há um limite de 49% também. Então, de fato, o capital estrangeiro... Por exemplo, para um francês que queira constituir uma empresa na Bélgica, o limite é de 100%; mas, eventualmente, para um brasileiro, o limite já seria de, no máximo, 49% da empresa. Então, só para citar alguns exemplos.

Do ponto de vista da regulação, o que é mais importante para a agência é ter as condições de fazer, de fato, a fiscalização, para que a empresa seja constituída sob as leis e regras do País. Em sendo isso garantido, acho que as discussões em torno do capital estrangeiro, se deve haver um limite de 100%, de 49%, de 49% com reciprocidade, que foi a proposta que o Governo Federal acabou optando por encaminhar a esta Casa, é uma discussão, acho, de política pública.

Entretanto, sob o ponto de vista de regulação da aviação e da agência reguladora, acho que o mais importante é garantir ali que seja uma empresa constituída no País, sob as regras do País e que se submeta, de fato, às normas e regulação do País, para que a gente possa garantir as condições de segurança.

Bom, o Senador Vicentinho falou muito das questões do dia a dia, questões muito práticas, dos aviadores, registro das pistas, homologação, e aí eu acho que é muito ao encontro do que eu procurei expor nas minhas considerações iniciais. Acho que é imperativo a gente trabalhar sempre, continuamente, para remover as barreiras que sejam eventualmente desnecessárias, a fim de reduzir os tempos de análise. Acho que toda essa discussão, se uma aeronave é de classe, de tipo e, portanto, todo o prazo que vem para *check* e *recheck* a partir daí, é uma discussão que a agência já vem fazendo há muito tempo. E acho que estamos todos alinhados. Claro que nem sempre a resposta vem no prazo e no tempo que se espera, mas acho que estão todos alinhados, e é esse o objetivo quando entramos na agência.

O Senador Waldemir Moka também citou exemplos de empresas que eventualmente têm o que a gente chama, na lei da Anac, de liberdade de voar. Significa que ela pode colocar um voo ou retirar o voo a qualquer momento. Acho que isso é, de fato, um ponto de lei, isso está expresso na lei que criou a agência. O que eu acho importante, que acho que a agência pode fazer, sim, independente de haver uma eventual mudança na legislação, é de fato trabalhar para aumentar as condições de competição, aumentar as condições de concorrência, facilitar a entrada de novos atores. Fazendo tudo isso, por mais que uma ou outra empresa passe por alguma decisão estratégica ou dificuldade financeira e resolva retirar voo, teremos muito mais condições de eventualmente não ter aquele mercado desassistido ou que isso se reflita em aumento de preço por causa de redução de oferta de uma só empresa. Então, acho, sim, que independente da mudança de lei - ele tem razão, é uma questão legal -, também compete à agência trabalhar de fato para melhorar o ambiente de negócio e aí mitigar, pelo menos, os efeitos, como o que ele citou por aqui.

Ele citou também a franquia de bagagem, em que já fiz minhas considerações. O Senador Garibaldi também comentou a franquia de bagagem. O Senador Lasier na mesma linha, e aí ele cita a questão da aviação experimental. É um outro assunto que também... Aviação experimental e *drone*, acho que vou falar até dos dois assuntos juntos, são assuntos que têm discussões longas, não só no Brasil, nos Estados Unidos da mesma forma, na Europa do mesmo jeito. Por um lado, você tem uma questão importante envolvendo a aviação experimental, que, de fato, são essas pessoas que experimentam novas tecnologias, novas formas de voar, novas formas de construir aviões, então, simplesmente proibir que haja aviação experimental pode ser uma questão que iniba, de fato, a evolução do setor, a contínua evolução. Por outro lado, transformar isso num mercado e num comércio que fica, no fim das contas, informal, em que simplesmente se vende aeronave, monta-se e aí se voa sem nenhum tipo de regra, acho que é uma questão a ser discutida, e a discussão central caminha exatamente nesse paradigma. Acho que é possível fazer muito do ponto de vista de calibrar as normas de certificação. Certificar um avião para fazer voos internacionais, enfim, e certificar um avião eventualmente com características mais simples, isso também pode ser calibrado. Acho que a agência também já vem fazendo esse trabalho, e aí a ideia é contribuir nessa discussão.

A mesma coisa vale para *drone*. *Drone* é uma tecnologia nova, e essa tecnologia nova vem e nos força a, eventualmente, criar novas condições de regulação. Então, eu sei que a agência já colocou em consulta pública uma norma nesse sentido. Vamos sim... Acho que o Senador Wilder comentou que é importante a regulamentação estar pronta até as Olimpíadas, e é de fato agenda prioritária isso. Então, queria tranquilizá-lo de que, para as Olimpíadas, estará tudo certo e regulamentado com certeza.

O Senador Flexa também comenta da aviação experimental, capital estrangeiro, acho que já fiz minhas considerações. E ele cita a questão da aviação regional. De fato, há hoje previsão legal para que a agência faça suas normas, suas regras regulatórias específicas para a aviação regional. A agência tem trabalhado nisso. Não é um assunto simples, não é simplesmente retirar essa ou aquela exigência, há que se fazer, de fato, uma análise profunda dos impactos e dos riscos envolvidos, mas sei que a agência está trabalhando nesse sentido. Eu me comprometo aqui, caso aprovado, a acelerar as discussões o máximo possível para que possamos dar a resposta esperada.

Comentar sobre bagagem, já foi dito. A Senadora Vanessa Grazziotin, da mesma forma, cita a questão do subsídio. Só a título de informação, essa nem é uma questão tratada pela agência, mas, pelo fato de eu estar na Secretaria, sinto-me na obrigação de dar informação. O decreto que regulamenta o subsídio está praticamente pronto para ser mandado. Chegou a ser encaminhado, mas, com a entrada do novo Ministro, o Ministro Lauro Lopes, é necessário que façamos de novo, obviamente, uma discussão com ele para que ele reinsira no sistema e isso vá à apreciação da Presidência da República. É um projeto que, de fato, está muito avançado, e sabemos da sua prioridade e urgência.

Acho que já comentei os pontos que o Senador citou. O Senador Wellington falou da importância de termos as diretorias com voto. Posso dar o meu depoimento aqui, como servidor da agência, que estive lá e vi que, muitas vezes, não tínhamos quórum. Há, de fato, grandes projetos, mas que demandam um dia a dia muito extenso, e eventualmente fazer qualquer análise ou qualquer coisa que dependa da diretoria para aquele dia a dia, para aquela operação que está por chegar ou, ainda, fazer um entendimento para uma situação nova que dependa de a decisão da diretoria ficar sem quórum é, de fato, muito danoso. Aqui, dou meu depoimento no sentido de que para a agência isso caba sendo um problema.

O senhor comentou que esteve ontem com o Ministro, falando do aeroporto de Cuiabá. É claro que fazer ou não o PMI, levar ou não adiante as concessões é uma decisão que compete à Administração Direta, ao Poder Executivo, mas o que posso falar para o senhor e garantir, com muita tranquilidade, é que, caso passe, caso seja aprovado, seja incluído no programa de desestatização, tanto a agência quanto a SAC estarão prontas para tocar o processo com o mesmo entusiasmo e a mesma celeridade com que vem fazendo em todos os outros processos.

O Senador Raimundo Lira comenta a questão das condições gerais de transporte, e já fez os comentários. Coloco-me à disposição dos senhores.

Os internautas falaram também em reduzir a burocracia para acelerar, e acho que isso é, de fato, imperativo, e aí um compromisso de entrar em todos esses assuntos.

Outra internauta comenta o preço das passagens. Acho que é fato, e, se é fato, não há como discutir, são números: os preços das passagens vêm caindo expressivamente por conta de uma série de razões, mas vêm caindo. E acho que também é fato que, em alguns momentos, em certas passagens, em certos voos, em certos momentos há um preço excessivo. Então, o importante é a agência continuar trabalhando na regulamentação com vistas a aumentar a concorrência e, aí, permitir a contínua redução do preço das passagens.

Senador, desculpe se falei demais, acho que foram muitas considerações. Tentei ser bem conciso.

Agradeço, mais uma vez, a oportunidade. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Vamos, então, aqui já fazer a apuração dos votos.

Declaro encerrado o processo de votação e procederemos ao anúncio do resultado.

Enquanto se faz a apuração, eu gostaria de, se for possível, rapidamente, já que teríamos que concluir às 11h, pedir que vocês façam alguma consideração sobre a qualidade hoje do serviço aeroviário no Brasil. Muitas pessoas acham que temos um serviço de segunda categoria.

O número de acidentes nossos. Pela palestra que tive oportunidade de ver, nós somos um dos melhores países, com mais eficiência no controle aeroviário.

Então, quero aqui, antes anunciar o resultado para todos: SIM, 20 votos. Houve um voto contrário.

Estão todos aprovados.

Eu gostaria que todos fossem aprovados por unanimidade, mas um voto... É direito do cidadão contestar, isso faz parte da democracia. Daria até para somarmos mais um voto, do Senador Raimundo Lira, que, se já tivesse sido lido o requerimento... Ele já externou seu voto.

São 20 votos favoráveis e apenas um contrário.

Vou passar a palavra agora ao Dr. Hélio Paz de Barros Junior para que faça suas considerações finais. Como eu disse, as perguntas poderão ser, depois, remetidas para a Comissão.

O SR. RAIMUNDO LIRA (PMDB - PB) - Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Pois não.

O SR. RAIMUNDO LIRA (PMDB - PB) - Já que foi anunciado o resultado, eu quero requerer urgência para esse projeto a fim de que seja encaminhado ao plenário imediatamente.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Como tem sido praxe desta Comissão, isso é responsabilidade do Presidente Garibaldi Alves, não tenho dúvida de que a Comissão o fará e, na próxima semana, já vamos tentar colocar em pauta junto ao Presidente Renan. E V. Ex^a, inclusive, poderá trabalhar, assim como eu trabalharei, para que possamos incluir na próxima pauta. A remessa por parte da Comissão, todas as vezes que fazemos a sabatina... Já está aqui a Secretaria garantindo que em uma hora estará em plenário. Quem sabe, como haverá Ordem do Dia hoje, Senador Raimundo Lira, V. Ex^a ou eu podemos pedir a inclusão na pauta de hoje, se for possível.

Essa celeridade que a Comissão está demonstrando é exatamente porque queremos celeridade nas ações de vocês no dia a dia, entendendo a importância das agências para o Brasil. Claro que essa cobrança é feita aqui no sentido de que vai um cidadão e precisamos dar resposta e resposta urgente, dado o tamanho do Brasil e o tamanho das nossas necessidades.

Com a palavra o Dr. Hélio.

O SR. HÉLIO PAES DE BARROS JÚNIOR - Senador, rapidamente, eu corroboro as informações que foram passadas pelo Dr. Juliano, para não tomar mais tempo da Comissão, como o senhor mesmo disse.

Queria lembrar a todos que o Brasil, como eu citei aqui...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - A questão não é nem tomar tempo da Comissão, é porque queremos ir para o plenário. Temos, daqui a pouco, a Ordem do Dia.

O SR. HÉLIO PAES DE BARROS JÚNIOR - Para não atrapalhar o andamento do trabalho, queria dizer ao senhor, simplesmente, que o Brasil continua, no comitê da OACI, entre aqueles países de nível 1, ou seja, são apenas 19 países que compõem esse seleto grupo. E o Brasil, em todas as inspeções que foram feitas pela Organização de Aviação Civil Internacional, está em 6º lugar no *ranking* mundial. Isso denota a capacidade. E mesmo dentro da Organização de Aviação Civil Internacional, nós temos tido projetos dentro da própria Anac de maneira a criar grupos de trabalho para ajudar, inclusive, aqueles países que não dispõem da mesma tecnologia, do mesmo desenvolvimento de que o Brasil dispõe na atualidade.

Então, só para dar esse testemunho que o senhor pediu e dizer aos senhores que me comprometo a responder a todas as questões que foram feitas pelos Senadores e remeter ao senhor posteriormente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Com a palavra o Ricardo Maia Bezerra.

O SR. RICARDO SÉRGIO MAIA BEZERRA - Muito obrigado, Senador.

Só para as considerações finais.

Gostaria de agradecer a todos os Senadores da Comissão de Infraestrutura que me confiaram novamente mais um mandato junto à Anac.

Quero agradecer as palavras do Senador Raimundo Lira. Muito obrigado pela consideração, Senador.

E para fechar mesmo, porque os nobres colegas já colocaram muito bem, as grandes perguntas que surgiram aqui e que eu pude anotar foram referentes à aviação regional, bagagens, capital estrangeiro e ao acidente acontecido recentemente com um avião experimental.

Sobre a aviação regional, eu acho que realmente temos que ter uma regra específica. Mas temos que sempre respeitar também os limites de segurança até quanto vale a pena reduzirmos a segurança operacional para termos uma aviação regional segura.

Bagagens. Realmente, como muito bem colocou a Senadora Vanessa Grazziotin, é uma questão que está sendo discutida na agência, colocada recentemente, o Senador Raimundo Lira também colocou muito pontualmente e quer saber sobre os estudos que demandaram a retirada das franquias de bagagens. Eu também, quando chegar à agência, procurarei buscar os conhecimentos sobre esses estudos. Acho que não se faz empresa *low cost* simplesmente retirando a franquia de bagagens. Acho que temos que ter empresas *low cost*, mas temos que ter empresas *low cost* com legislação específica, parando em determinados terminais, com outros atrativos para termos realmente empresas *low cost*.

Sobre capital estrangeiro, a Senadora Vanessa Grazziotin colocou muito bem. A bola está com os Srs. Parlamentares. Vocês que vão decidir se devem ou não aumentar. Para a aviação, realmente, em princípio é muito bom. E como a Senadora questionou um quadro, como é feito isso no mundo, só é feito, só se pratica a aviação 100% com empresas estrangeiras voando dentro de outro território se tiver reciprocidade. Isso é muito difícil acontecer nos grandes mercados. Os países são muito fechados e não abrem.

Em relação ao Senador Wellington Fagundes, o senhor perguntou por último sobre a questão de como anda a nossa aviação. O conforto dos passageiros melhorou em parte com a privatização de alguns aeroportos. Temos muito o que fazer ainda, porque sabemos que há aeroportos com instalações precárias. Cuiabá eu conheço desde a época em que trabalhei na Infraero. É uma obra que parece de igreja, não acaba nunca, não é, Senador? Sempre tem alguma coisa que está travando. E, realmente, devemos dedicar uma atenção especial a essas localidades que ainda não foram atendidas.

Era só isso.

Agradeço a todos, mais uma vez, pela confiança.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - E já fica aqui o pedido à nova diretoria, aos diretores que serão empossados, da minha parte, para que seja feita uma fiscalização em Cuiabá, porque realmente, se é confirmado como o pior aeroporto em prestação de serviços ao usuário, precisamos encontrar o melhor caminho para a população de Mato Grosso, para todos aqueles que nos visitam não sofrerem tanto!

Então, aprovada a indicação do Sr. Ricardo Sérgio Maia Bezerra para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil, bem como a indicação do Sr. Juliano Alcântara Noman e também do Sr. Hélio Paes de Barros Júnior.

É isso mesmo? Não faltou nenhum aqui, não?

Então, agradeço a presença dos senhores e também lhes desejo uma exitosa missão.

Antes de encerramos a presente reunião e agradecendo a presença de todas as Sr^{as} e os Srs. Senadores, proponho a dispensa da leitura e a aprovação das atas das reuniões anteriores e da presente reunião desta Comissão.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovadas as atas.

Convoco nossa próxima reunião para realizar-se no dia 30 de março de 2016, quarta-feira, às 8h30.

Está encerrada a reunião, desejando um bom final de semana a todos, uma boa Semana Santa. E que esta Semana Santa seja também aproveitada para fazermos as nossas reflexões e voltarmos energizados, para levar o Brasil ao caminho do progresso, do desenvolvimento, da geração de emprego, principalmente buscando o encontro, através de uma paz política, fazendo com que este Brasil retome o seu desenvolvimento.

Então, feliz final de semana a todos e também feliz Semana Santa!

(Iniciada às 8 horas e 30 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 9 minutos.)