



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

**REUNIÃO**

17/05/2016 - 2ª - Comissão Mista da Medida Provisória nº 714, de 2016

**O SR. PRESIDENTE** (Hélio José. PMDB - DF) - Havendo número regimental, declaro aberta a 2ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 714, de 2016.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para debater a matéria.

Primeiro, queria registrar a presença do nosso nobre Deputado Hildo Rocha, do nosso nobre Deputado Zé Geraldo, nosso Relator, que daqui a pouco vai ter o uso da palavra também.

Gostaria de convidar, para compor a Mesa, o Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear).

Tudo bem, Eduardo? Prazer. Seja bem-vindo.

Gostaria de convidar, para compor a Mesa, o Sr. Tiago Rosa da Silva, Diretor Comandante do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA).

Tiago, por favor. Seja bem-vindo.

Gostaria de convidar, para compor a Mesa, o Sr. Nelson Antônio Paim, Presidente do Sindicato de Aviação Agrícola (Sindag).

Paim é parente do Paulo Paim? Não.

Gostaria de convidar também, para compor a Mesa, o Sr. Douglas Rebouças de Almeida, Diretor-Executivo da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneea).

Seja bem-vindo, Douglas.

Eu queria comunicar que o Pedro Azambuja, do Sineaa, está presente. Vou dar cinco minutos para você falar de onde você se encontra, vou dar a você esse espaço. Nós já havíamos acertado essa composição aqui, mas, em deferência a sua solicitação, em deferência ao importante sindicato que V. Sª representa, vou lhe dar oportunidade de falar. Cada um aqui terá dez minutos de fala. Em seguida, vamos abrir para as considerações de algum Senador ou Deputado que esteja presente. Depois, com certeza, voltarão às considerações finais, quando poderão responder a alguma pergunta que porventura aconteça.

O nosso nobre Relator, com certeza, é o nosso primeiro a fazer todas as questões.

Eu só gostaria de dizer que esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. As pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio da página [www.senado.leg.br/ecidania](http://www.senado.leg.br/ecidania), e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

A Presidência adotará as seguintes normas: o convidado fará a sua exposição por dez minutos e, em seguida, abriremos à fase de interpelação pelos Srs. Parlamentares inscritos. A palavra aos Srs. Parlamentares será concedida na ordem de inscrição.

Neste momento, eu gostaria de fazer uma breve fala; depois, passarei ao meu nobre Relator e, em seguida, para as exposições.

Sr<sup>as</sup> e Srs. Senadores e Deputados, membros componentes desta Mesa e desta plenária, foi com grande satisfação e entusiasmo que aceitei a indicação para presidir esta Comissão Mista que trata da Medida Provisória nº 714, de 2016, que tem grande relevância no cenário nacional e internacional da aviação civil e que, sobretudo, vem contribuir na resolução de alguns gargalos que impedem o desenvolvimento e o aprimoramento do segmento da aviação civil.

Esta medida provisória apresenta dois eixos de atuação. O primeiro deles trata da extinção do Adicional de Tarifa Aeroportuária (Ataero, criado pela Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989), e o segundo aumenta os limites de participação do capital estrangeiro na prestação do serviço de transporte aéreo no Brasil.

Para atingir tais objetivos está disposta em seis artigos.

O primeiro deles extingue o Ataero a partir de 1º de janeiro de 2017, e determina a incorporação de seu valor às tarifas aeroportuárias.

O art. 2º determina que, no caso dos aeroportos já concedidos à iniciativa privada, o aumento da receita advindo do reajuste das tarifas aeroportuárias seja vertido ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), até que se proceda ao consequente reequilíbrio econômico-financeiro das concessões.

O art. 3º altera a lei de criação da Infraero (Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972), para facultar à União atribuir a implantação, administração e operação comercial e industrial da infraestrutura aeroportuária a essa estatal tanto por meio de ato administrativo, como por contratação direta.

O art. 4º eleva o limite de participação do capital estrangeiro, com direito a voto, na operação dos serviços de transporte aéreo, sejam eles concedidos ou autorizados, para 49% (até então o limite era de 20%); suprime a determinação de que a direção das empresas que prestam tal serviço seja exercida exclusivamente por brasileiros; e, por fim, permite que acordo bilateral do Brasil com outros países possa elevar o limite de participação do capital de seus cidadãos para além dos mencionados 49%, e vice-versa.

O art. 5º, por sua vez, trata das revogações:

Inciso III do *caput* do art. 181 (proibição de estrangeiros na direção das empresas aéreas) e art. 182 (a redação deste artigo foi incorporada ao art. 181) da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica);

E a partir de 1º de janeiro de 2017:

Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989 (lei de criação do Ataero);

Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992 (dispõe sobre as destinações de recursos do Ataero); e o inciso I do §1º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011 (determinava que o Ataero fosse destinado ao FNAC).

Por fim, o art. 6º determina a vigência imediata da Medida Provisória nº 714, de 2016.

De acordo com o plano de trabalho apresentado pela Comissão, pelo Exmo Deputado Zé Geraldo, Relator desta medida provisória, estaremos realizando nesta tarde a primeira audiência pública para dirimir algumas questões que precisam de maior profundidade na abordagem inerente a esta MP.

O nosso nobre Deputado Zé Geraldo vai poder falar agora, inclusive explicar algumas coisas que ele espera sejam respondidas pelos nossos convidados, para podermos aprofundar e ter condições de apresentar um bom relatório, o mais breve possível, desta medida provisória. Quero deixar para o nosso nobre Deputado Zé Geraldo fazer algumas perguntas importantes, depois farei outras da minha lavra.

Tem a palavra o Deputado Zé Geraldo.

**O SR. ZÉ GERALDO (PT - PA)** - Primeiro quero agradecer a presença de todos. Naturalmente, a dinâmica que escolhemos não poderia ser diferente, que é de ouvir todos os interessados no assunto. Nós aqui estamos tratando de temas como a entrada de capital externo. Naturalmente, isso nos traz preocupação. Os trabalhadores da aviação civil nos procuraram e começaram a colocar suas preocupações. Outros nos procuraram, tanto é que já chegamos ao número de quase 50 emendas, o que é natural, porque esta medida provisória tem uma abrangência muito grande. Nós, provavelmente na próxima semana, teremos de fazer um esforço de começar a construir o relatório, até porque senão vamos perder prazo. Estamos com o tempo já no limite.

O objetivo desta audiência pública hoje é mais ouvir. Depois que vocês falarem nós vamos interagir. Na próxima semana, na terça-feira, neste mesmo horário, nós ouviremos o Governo. A partir daí, então, esperamos trabalhar a confecção do relatório e procurar aproveitar este momento para ter uma legislação atualizada para o momento que o Brasil vive.

Então, sem muitas delongas, eu proponho que a gente abra os trabalhos, iniciando pela ordem da lista.

V. Ex<sup>a</sup> conduz, Presidente, chamando?

**O SR. PRESIDENTE** (Hélio José. PMDB - DF) - Com certeza. Eu só queria, para poder abrilhantar, ler as perguntas do e-Cidadania que já chegaram. Vocês já podem responder algumas perguntas que chegaram.

Pergunta 1, do Paulo Roberto de Nunez Soares:

"No momento, as aéreas estrangeiras estão com alguma folga em seu caixa, em virtude da queda no preço do petróleo. Quando esse preço voltar a subir e elas voltarem a operar com menores taxas de retorno, qual seria o impacto sobre as nossas aéreas, agora expostas ao risco delas?"

Pergunta 2, também do Paulo Roberto de Nunez Soares:

"Caso se aumente a abertura de capital para 100%, espera-se que haja algum impacto positivo na aviação regional? Ou os estrangeiros darão preferência a maiores e mais rápidos retornos concentrando suas operações onde já há mais demanda consolidada?"

O Paulo parece que é um especialista na área, fez quatro perguntas.

Pergunta 3, do Paulo Roberto de Nunez Soares:

"O limite de 49% mantém a empresa como brasileira e evita a inversão fiscal (mudança de sede para o exterior). Que outras vantagens há na manutenção desse limite em 49%? Há alguma desvantagem?"

Pergunta 4, penúltima pergunta:

"Os Estados Unidos limitam a participação de capital estrangeiro em suas aéreas a 25%. Por que deveríamos permitir uma maior participação em nossas empresas?"

O último comentário é da Anna Flavia Schmitt Wyse Baranski:

"Sou absolutamente contra a extinção desta tarifa, porque os serviços que estão muito ruins ficarão ainda piores... Essa taxa é muito importante para a manutenção!"

Eu gostaria de complementar com o seguinte: com essa nova taxa, não há um certo direcionamento para resolver a questão da TAM? Eu queria saber se há um favorecimento direcionado às empresas chilenas. Se houver isso, não quero assinar embaixo de uma questão direcionada para uma empresa, para um estado, para um país, tirando a livre concorrência.

Então, eu gostaria de ouvir a opinião dos colegas sobre essa questão e se essa medida provisória, como muitos falam, está vindo para resolver o problema da GOL. Eu gostaria de ouvir sobre essa questão, porque eu não estou aqui para resolver problema de uma empresa isolada nem para direcionar a situação para uma questão. Tenho certeza de que o Deputado Zé Geraldo também não está aqui para esse tipo de assunto. Quero ouvir isso de vocês, porque esses são os dois assuntos mais recorrentes das pessoas que me procuram: se esta medida provisória é direcionada para beneficiar a GOL, que está passando por dificuldades; e se esta medida provisória é direcionada para que a LAN possa realmente absorver toda a TAM de forma muito maior, dispensando os servidores brasileiros da direção, da própria TAM, etc. e tal. Eu gostaria que essas duas perguntas - hoje estou aqui com o sindicato, com as representações de classe - fossem devidamente esclarecidas para mim, porque há muita gente me procurando, tenho certeza de que também ao Zé Geraldo, colocando essas causas, e a gente precisa saber pelo menos a resposta.

Muito obrigado.

A primeira palavra é do Dr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear).

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** - Boa tarde a todos, Senador Hélio, Deputado Zé Geraldo, colegas de mesa, senhoras e senhores.

Vou ser bem objetivo, talvez eu nem use o total de dez minutos. Muito rapidamente, para quem pela primeira vez tem contato conosco, a Abear foi criada em 2012 e representa o conjunto da aviação comercial brasileira. A Abear trabalha em três questões centrais. Trabalha para que a regulação da aviação brasileira tenha padrões internacionais. Hoje vários dos nossos padrões de regulação são aquilo que, de maneira um pouco divertida, a gente chama de jabuticaba, porque só existem no Brasil. Trabalha por um Estado eficiente, qual seja, com todos os serviços que fazem com que a aviação seja eficaz, serviços públicos e privados.

E trabalha pela defesa da liberdade tarifária, instituída em 2002, porque começou a trazer o Brasil para os mesmos níveis a que vinha o mercado norte-americano desde os anos 70; o europeu, desde os anos 80; e o asiático, desde os anos 90. A liberdade tarifária foi o primeiro passo nesse processo de desregulamentação e foi somente benéfica para os consumidores, na medida em que o preço da tarifa aérea caiu pela metade. Esse é o resultado.

De 2012, com a desregulamentação, para cá, nós fomos de 30 milhões para 100 milhões de passageiros, com índices técnicos bastante eficazes, com índices de segurança, pontualidade e bagagem, que é um tema que diz muito respeito aos

consumidores, melhores e superiores à média mundial, e a tarifa doméstica cai para menos da metade do que era anos atrás. Essa é a razão pela qual um volume importante de inclusão de passageiros se deu. E isso veio até 2013.

Em 2014, as coisas começam a se complicar e, em 2015, se complicam de vez, e por quê? Porque, por consequência de um ambiente econômico muito deteriorado, os passageiros corporativos, que respondem por 65%, 70% da receita, caem pela metade e os custos explodem, destacadamente os custos dolarizados. São dois custos principais, Srs. Senadores, Srs. Deputados. Primeiro, o custo de querosene de aviação, que é aproximadamente 38% do custo de uma passagem no Brasil, quando a média mundial é de 28%; aqui são dez pontos acima. E o custo do *leasing*, que é dolarizado. Quando o dólar explode, para dar um dado bem simples do ano passado, enquanto o custo da operação subiu 24%, a receita caiu 19%. Essa queda de receita é basicamente a queda de passagem, de poder aquisitivo, a queda de demanda. O número de passageiros caiu.

Ora, o que aconteceu? Nos anos 70, 80, quando essa desregulamentação ocorre nos Estados Unidos e na Europa, a gente tem a mesma queda de tarifa média. Hoje, discutindo especificamente a questão de capital estrangeiro, qual é a diferença entre financiamento e capital? Hoje você tem que, eventualmente, para se financiar, buscar crédito. Quando busca crédito, você tem um dinheiro emprestado para o qual tem que dar retorno; você paga juros, paga comissões etc. Quando você tem um aumento de capital, possibilidade de aumento, o sócio, o cara que vai pôr o capital entra com o risco. Portanto, é muito melhor você poder receber capital do que ter de tomar um empréstimo. O capital passa a fazer parte da sua estrutura.

Ora, o importante, eu quero colocar aqui, é que esse assunto da ampliação do capital é apenas um dos temas que podem fazer com que a aviação brasileira seja ainda mais competitiva e que os preços eventualmente caiam ainda mais. Por quê? Porque é preciso cumprir a missão por inteiro.

Hoje, por exemplo, os dois temas mais debatidos no processo de desregulamentação em curso são franquia de bagagem e a meteorologia. No Planeta inteiro, quando você contrata um voo, tem até três horas para sair do ponto A para o ponto B. Se não sair, tem que indenizar, se o avião quebrou ou se a tripulação não compareceu. Agora, se choveu ou se nevou, São Pedro não é nosso funcionário, não é? Então, em nenhum lugar do Planeta isso se atribui à companhia aérea. Aqui sim. Quando chove, é um tema que não está na nossa governabilidade, implica indenizações. Isso significa o seguinte: é um processo extremamente injusto, porque, como não existe subsídio na aviação, todo Real que entra no sistema vem das tarifas praticadas ou dos preços cobrados.

Então, você acaba imputando ao passageiro algo que não lhe é correto atribuir. Esse tema é importante que acompanhe o processo.

Segundo, as distorções competitivas. Vejam, por exemplo, a carga tributária no Brasil hoje é de 35,07% para as empresas brasileiras enquanto a carga americana é de 21%. Eu estava lendo há pouco um texto que dizia que as tarifas aqui são mais ou menos semelhantes às americanas. Está errado esse texto, essa conta está completamente errada. Mas, ainda que estivesse correta, vejam que a margem de ganho americana só em imposto é de 16 pontos. Com a Europa, a nossa diferença, somando tributos, custos, regulamentação, é de 27%. Vejam, isso quer dizer o seguinte: se a companhia aérea europeia, mais eficiente em gestão dos seus custos, amanhã, por um passe de mágica, passasse a operar no Brasil, custaria 27% mais cara.

E a aviação é um dado importante pelo seguinte: é um trabalho fortemente regulamentado. Na aviação a gente não acha nada, os números são todos expostos. A gente pode discutir muito a interpretação eventual do número A ou do número B, e isso é do debate, é da democracia, é positivo que o façam, mas os números estão lá, as pessoas podem interpretá-los livremente. Inclusive, por regulamentação, Sr. Senador e Sr. Deputado, todos os números sobre as finanças e os balanços das empresas são publicados no *site* da Anac ainda que sob capital fechado. Esse é o único setor que tem seus números públicos, portanto, podem ser consultados.

Esse é o dado do querosene de aviação. Basicamente essa distorção, o dado brasileiro ser dez pontos mais alto que o dado internacional, se deve à fórmula de precificação da Petrobras, que precifica em dólar ao câmbio do dia, embora mais de 90% do querosene consumido no Brasil seja produzido no Brasil, mas basicamente se deve ao ICMS. Muitas vezes, Senador, um consumidor pega um voo aqui em Brasília rumo a Fortaleza, olha o jornal e vê que a passagem do voo aqui de Brasília para Buenos Aires algumas vezes é mais barata. Por que é mais barata? É mais barata porque o voo para o exterior não paga ICMS sobre o querosene de aviação, então, de saída, sai mais barato. Em um Estado como o meu, São Paulo, onde o ICMS chega a 25% e vai a até 33%, isso, de saída, transforma o voo para o exterior em 10% mais barato. Significa o seguinte: em vez de estimularmos o turismo interno - São Paulo é o maior mercado emissor do País -, em vez de estimularmos a saírem de São Paulo para Maceió, Recife, Fortaleza, Manaus etc., estamos estimulando a irem para fora. Então, esse é um tema importante que se soma, que deve ser somado a essa agenda para entendermos como ela se completa.

Isto posto quero dizer o seguinte: nós somos favoráveis a essa emenda que amplia o percentual de capital a 49% e entendemos que ela não favorece uma empresa A ou B, mas favorece a capacidade que o Brasil tem de continuar mantendo a sua aviação funcionando, continuar mantendo a sua aviação atendendo não apenas os destinos que já atende, mas eventualmente ampliá-los. É importante que entendamos que tudo isso deve ser feito cumprindo rigorosamente as normas constitucionais brasileiras no que diz respeito às relações de trabalho e emprego. Eu só entro nesse ponto a título de conclusão porque estava lendo o material, brilhantemente produzido pelo SNA, e creio que deve ficar muito claro aqui o seguinte...

*(Soa a campainha.)*

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** - .. que não há hipótese de nenhum processo, quer seja uma medida provisória, uma emenda ou uma lei, contrariar a Constituição no que diz respeito às relações de trabalho e emprego e as garantias que ela mantém. Nenhuma organização neste País, empresa aérea, empresa metalúrgica, seja lá o que for, pode contrariar a Constituição, sob o risco de sofrer todas as penalidades.

Eu creio que, com isso, cumpro o meu tempo e fico à disposição para os debates que se sucederem.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Hélio José. PMDB - DF) - Quero agradecer ao Eduardo e, em seguida, depois do último orador, a gente volta a falar, o.k. Eduardo?

Vamos ao Tiago Rosa da Silva, Diretor Comandante do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

**O SR. TIAGO ROSA DA SILVA** - Boa tarde. Eu vou ser o mais rápido possível também, mais sucinto.

A Medida Provisória nº 714, na forma como ela está editada, como a sociedade brasileira reagiria se nós informássemos que ela vai trazer demissão, perigo ou insegurança para as operações? Que ela não gera aumento de concorrência, como a ideia vende? Que ela não vai diminuir o preço das passagens? E que ela ainda vai gerar uma evasão de divisas de, no mínimo, mais de R\$4 bilhões? No momento em que se começa a falar novamente da criação de um imposto, de uma CPMF.

Bom, deixo essas perguntas no ar.

A medida provisória traz, no seu §5º, que muito nos interessa, a questão de que, em caso de reciprocidade entre países, ela pode chegar a 100% de capital externo.

O que quer dizer isso? Quais países, hoje, podem oferecer reciprocidade para o Brasil? As empresas brasileiras vão poder ter 100% das americanas? Das europeias? Quem tem dinheiro no mundo hoje para comprar uma empresa brasileira? Os chineses, talvez? Os árabes? Quem desses pode oferecer a reciprocidade? Nenhum.

Os Estados Unidos, como já foi dito aqui, permitem 25% de participação nas empresas aéreas lá. Ou seja, eles não oferecem reciprocidade, conseqüentemente eles não vão poder comprar nenhuma empresa brasileira. Na Europa, é 49%; na China, é 35. Mas, pasmem, no Chile, é de 100%.

Então, Senador, eu posso já responder a sua pergunta, ainda que fugindo à minha apresentação: a medida provisória beneficia somente a TAM? Eu diria que sim. Eu não sei como é que a Gol, a Azul e a Avianca não estão aqui esperneando, porque é uma clara falta de concorrência entre elas. Em um próximo momento, nós vamos ter a LAN comprando a TAM de forma oficial, com 100% de capital externo, como o Eduardo brilhantemente acabou de falar, vai ser mais barato pegar esse dinheiro como capital, ou seja, a LAN vai ter esse dinheiro barato enquanto as outras não vão ter. Só isso aí já seria uma clara falta de competitividade. Esse é o entendimento do sindicato.

A outra pergunta: beneficiaria a Gol? A posição do sindicato é de que não. Para beneficiar a Gol, na norma teria que estar escrito assim: "Em caso de reciprocidade, com Estados que têm céus abertos com o Brasil". Aí, talvez, a Gol fosse beneficiada, porque os Estados Unidos têm céus abertos com o Brasil, e porque a Gol, todo mundo sabe, o sócio que mais tem dinheiro na Gol é a americana Delta.

Então, essa reciprocidade vai permitir que a LAN tenha vantagem.

Agora, em um futuro próximo, a Gol vai poder vender? Só se for para a LAN. E aí nós vamos fechar a Gol e fazer uma grande LAN no Brasil.

Abrir o capital vai aumentar a concorrência? O pessoal costuma dizer, hoje, a United é uma das grandes sócias na Azul, a Delta é uma das grandes sócias na Gol, a LAN é praticamente dona da TAM e a Avianca tem sua empresa-mãe na Colômbia.

Então, nós permitimos dinheiro de fora para entrar aqui em nosso mercado. Vai vir a Ryanair voar aqui, como o pessoal comenta? Vai vir a Southwest, vai vir? Grandes empresários, CEO de empresas brasileiras, dando entrevistas públicas, dizendo que o mercado brasileiro comporta quatro empresas, três robustas. Isso é claro.

Então, eu refaço a pergunta. Nós já temos quatro empresas que têm percentuais de capital para empresas estrangeiras, quando a gente abrir o capital, se a gente abrir, nós teremos mais empresas no Brasil? Pode ser que sim, mas há uma grande chance de que não.

O preço das passagens, eu faço coro ao que o Eduardo Sanovicz comentou aqui, nós precisamos, antes de debater a abertura de capital, debater a questão tributária, porque no Brasil as empresas brasileiras têm 35% no seu custo operacional, enquanto nos Estados Unidos 21%. Aí você me diz, a empresa americana vai vir para o Brasil e vai fazer a passagem mais barata. Não vai, o custo de assento por quilômetro, fonte da Anac e fonte da FAA, que é a Agência Regulatória Americana, trazem uma diferença entre os dois países de 10%. Então, a passagem brasileira, na média, é 10% maior que a americana, a tarifa média. Só que nós temos 14% a mais de custo de imposto. Então, se uma empresa aérea americana vier voar no Brasil, aqui, com 100% de capital, quanto que ela vai gastar de imposto? Eduardo acabou de falar, 27%. Então, ela já vai aumentar o seu custo. Esse preço da passagem vai chegar na mesma coisa. As empresas brasileiras, o custo da passagem, no meu ponto de vista, estão de parabéns, estão fazendo um custo excelente. E abrir o capital? Não necessariamente vai trazer essa consequência para o Brasil, pode até trazer, mas aí seriam as empresas americanas fazendo *dumping* no mercado brasileiro, para quebrar quem não for vendido, depois ter o monopólio e seguir sozinho no mercado praticando o preço que desejar.

Eu vou ater-me nas liberdades do ar. As liberdades do ar são acordos bilaterais assinados entre países que permitem sobrevoar um determinado Estado, que permitem pouso técnico, um pouso para abastecer, são as liberdades do ar acordadas desde 1944, na Convenção de Chicago.

A quinta liberdade do ar permite um avião sair de um Estado estrangeiro, pousar em nosso País e ir para outro estado estrangeiro. Eu vou exemplificar para ficar mais fácil. O voo sai do Chile, pousa em Guarulhos e acaba em Milão. Alguém vê alguma novidade nisso? É uma reciprocidade. O Brasil tem esse acordo com todo mundo.

Abrindo o capital para 49, 100% para LAN e Chile ou se formos abrir 100% para todo o mundo, porque eu sei que existem essas emendas, o que vai acontecer? O mundo é dos empresários e a aviação também. O voo que hoje sai do Chile, pousa em Guarulhos e vai para Milão, ele pertencia à TAM, desde outubro de 2014. A TAM simplesmente, do dia para a noite, disse: "Ah, mas eu não quero mais fazer o voo para Milão". Uma rota rentável. No dia seguinte, a LAN: "Ah, eu quero. Então, eu vou fazer usando a quinta liberdade, Santiago-Guarulhos-Guarulhos-Milão.

E, ainda, conseguiu negociar com o aeroporto de Milão, onde é muito difícil conseguir um *slot*, porque é a mesma empresa. O que que aconteceu? Uma transferência de uma rota. O que é que é essa transferência de rota? Transferência de postos de trabalho e evasão de impostos.

Nós temos esse exemplo muito claro no mundo. A Etihad, empresa árabe, comprou a Alitalia, controla a Alitalia. A Alitalia tinha um voo Roma-Washington. Voo italiano, tripulação italiana. Depois que a Etihad comprou, a Etihad chegou e falou assim: "Olha, agora é o seguinte, nós vamos usar a quinta liberdade do ar, nós vamos sair de Abu Dhabi, nós vamos parar em Roma, Roma, Washington, e quem vai voar é um avião árabe, tripulação árabe, legislação árabe e imposto para os árabes" - riquezas geradas para os árabes. E é isso que vai acontecer aqui. Num curto espaço de tempo, toda a aviação internacional brasileira vai ser dos estrangeiros.

É muito fácil de você enxergar. A LAN tem empresa no Peru, no Paraguai, no Chile, na Argentina e eles vão fazer um *hub* no Brasil, vão fazer do Brasil o seu *hub*. O Brasil que tem o terceiro maior mercado doméstico do mundo e está de frente para a Europa, para os Estados Unidos, vai ser um *hub* para os países da América Latina operados por uma empresa transnacional. Isso que vai acontecer.

E o que que isso tem a ver com os aeronautas? Nós vamos perder o emprego. Por que que nós vamos perder o emprego? Porque é muito mais barato você ter uma empresa estrangeira fazendo isso, porque os impostos são mais baratos, e o custo trabalhista para essas empresas é mais barato.

O meu salário líquido é muitas, muitas vezes menor do que o salário líquido dos meus pares na América Latina, mas bruto o meu salário é maior, por causa dos custos trabalhistas existentes no Brasil. Volto a fazer coro com o Eduardo.

Então, vamos discutir os impostos antes de abrimos. Mas não dá tempo. Nós estamos numa medida provisória que vai abrir o capital. Se não vai dar tempo, então precisamos pensar numa solução.

(*Soa a campanha.*)

**O SR. TIAGO ROSA DA SILVA** - Eu vou até pular.

A solução que nós propusemos são emendas do Deputado Jerônimo e do Deputado Mauro Lopes, é muito fácil enxergar. Os voos internacionais, operados por empresas brasileiras ou empresas estrangeiras que têm alguma sociedade com empresa brasileira, quando usufruindo o direito de tráfico brasileiro, tenham tripulantes brasileiros com contratos de trabalho no Brasil. Simples - simples -, muito simples.

Volto ao eslaide inicial.

Então, nós, com essas emendas, tendo tripulantes brasileiros, evitaríamos a demissão, evitaríamos a evasão de impostos, principalmente a evasão de impostos.

A segurança de voo - vou aproveitar os dez segundos que me restam. Obrigado, Senador.

Então, eu vou até voltar outro eslaide para explicar melhor a questão do voo doméstico, que hoje não é permitido, não é permitido no Brasil.

Então, nós teríamos, assim, capital aberto, quinta liberdade do ar. Existem alguns fatos que são regulados pela Anac, intercâmbio de aeronaves, intercâmbio de licenças, que não são discutidos aqui, no Legislativo, e não conversam, as legislações não conversam.

Então, todo esse cenário junto, o capital, a quinta liberdade, o intercâmbio de aeronave, o intercâmbio de licença, o que é isso? Intercâmbio de aeronaves é a TAM poder usar aeronave chilena da LAN, e é inteligentíssimo, vai ser ótimo para as empresas e nós fazemos coro com isso.

O intercâmbio de licença: a Anac convalida as licenças dos estrangeiros para poderem voar aqui, e, também, não tem problema, a gente pode voar nos Estados Unidos, só que a gente tem que ter *green card*, não é? Eles não.

Mas com o intercâmbio de aeronaves, aeronave chilena, licença peruana, tripulante boliviano, empresa paraguaia, com a rota brasileira, quem vai perder o emprego? Nós.

Esse é o nosso ponto. Se nós não tivermos essa emenda trabalhista, nós iremos perder o emprego. Será o fim da profissão dos aeronautas brasileiros.

Obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Hélio José. PMDB - DF) - Agradeço ao Tiago Rosa da Silva, que voltará depois para fazer a sua fala final, por cinco minutos, mais tarde.

Nelson Antônio Paim, Presidente do Sindicato da Aviação Agrícola (Sindag).

**O SR. NELSON ANTÔNIO PAIM** - Boa tarde a todos. Agradeço ao Presidente, Senador Hélio José, e ao Relator, José Geraldo, por nos convidar a participar da audiência pública.

A gente, o Sindicato representa a aviação agrícola no Brasil e, como a medida provisória cita serviços aéreos especializados, então, recebemos o convite e aqui estamos para falar um pouco sobre aviação agrícola.

O Sindag é o Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola, representa a aviação agrícola brasileira em torno de mais de 2 mil aviões, 240 empresas e 580 operadores privados. Emprega em torno de 1,9 mil pilotos agrícolas na atividade.

O Sindag, como eu falei, tem sede em Porto Alegre e representa toda a atividade no Brasil.

Mais ou menos, aí, uma disposição das empresas: 82 empresas, 35% estão no Estado do Rio Grande do Sul, e, aí, todas as outras empresas dispostas no Brasil.

Quantidade de aeronaves, disposição de aeronaves, Mato Grosso é o Estado que tem maior número de aeronaves com 467 aeronaves. A frota é de 2,007 mil aeronaves.

É uma legislação bastante rígida, abrange vários decretos e normativas, bem, bastante regulamentada.

Os órgãos que mais fiscalizam são o Ministério da Agricultura e a Anac, a Agência de Aviação Civil.

Na questão da medida provisória, os aviões agrícolas normalmente não operam em aeroportos. Então, não têm cobrança de adicional de tarifas, exceto os aviões que trabalham em combate a incêndios, que, na maioria deles, são aviões agrícolas. Então, aí, sim, são taxados.

Sobre a questão da participação de capital, as empresas de aviação agrícola também são empresas de pequeno porte e não têm participação, até onde a gente sabe, não têm participação externa. E também nós defendemos a questão dos 49%, e não a 100% também, porque, como outros países também não têm mercado aberto, seria injusto com as nossas empresas brasileiras.

E também a questão da manutenção da tripulação, mesmo na atividade de serviço aéreo especializado, que, mesmo abrindo o capital para 49%, nós defendemos também que seja mantida a emenda do Deputado Jerônimo, que mantém a tripulação nacional brasileira.

Bem rápido, na verdade, só uma contribuição devido à medida provisória se referir à questão dos serviços aéreos especializados.

**O SR. PRESIDENTE** (Hélio José. PMDB - DF) - Agradeço pela economia de tempo ao Presidente do Sindag, ao mesmo tempo em que eu cumprimento todos os aviadores das empresas de aviação agrícola, bem como os nossos aviadores das empresas de linhas aéreas normais e as nossas empresas da Abear aqui representadas.

O Douglas Rebouças de Almeida é Diretor Executivo da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos. Essas são as empresas que operam os aeroportos que foram concedidos pelo Governo, Inframérica, Galeão, Guarulhos, que é a Aneaa.

Então, por favor, Douglas Rebouças de Almeida com a palavra.

**O SR. DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA** - Obrigado, Senador, obrigado nobre Deputado Zé Geraldo. Agradeço aos nobres Senadores e Deputados que compõem esta Comissão, em especial aos senhores.

Vou falar um pouco da Aneaa. A Aneaa é uma associação sem fins lucrativos, criada em 2013, diante do novo cenário de concessões dos aeroportos brasileiros. Com o início das concessões do Aeroporto de São Gonçalo do Amarantes, em Natal, que foi um *greenfield*, um aeroporto construído do zero, em seguida tivemos as concessões de Brasília, Guarulhos e Viracopos, que são administrados pela Inframérica, que administra Brasília e São Gonçalo; a GRU Airport, administradora do Aeroporto de Guarulhos e a Aeroportos Brasil, como administradora de Viracopos. Já no ano de 2013/2014, tivemos o início da operação dos aeroportos do RIOgaleão, da concessionária RIOgaleão e, em seguida, concomitante, o aeroporto de Belo Horizonte e Cofins pela BH Airport.

Foi notória a expansão que o setor de infraestrutura teve com essas concessões, foi um programa de governo extremamente exitoso. Todos nós aqui ou praticamente todos vivemos e estamos vivenciando essa melhoria. O sucesso disso é totalmente visível, tangível pelo êxito na Jornada Mundial da Juventude, na Copa das Confederações, na Copa do Mundo e agora para as Olimpíadas, dia 19 de maio, o aeroporto do Galeão está inaugurando um novo píer para novo processamento de passageiros. Para as Paraolimpíadas todos os investimentos em acessibilidade estão sendo realizados.

Esses aeroportos contam com a parceria da Infraero, como acionista, em 49%, que participou de todo o projeto de transferência operacional e que culminou em benefício para a sociedade, sem descontinuidade, em momento algum, do serviço. Esse setor está trazendo pagamento de outorgas na faixa de R\$45 bilhões nesses seis aeroportos concedidos, serão investidos, ao longo desses 30 anos, R\$26 bilhões, o que até o presente momento, mais de R\$7 bilhões já foram investidos, aumentando a melhoria de segurança, atendimento ao usuário, ao passageiro, acessibilidade, conforto, qualidade no atendimento, aumentando também a eficiência de todos aqueles que trabalham no setor, principalmente a segurança.

O setor vê com bastante satisfação a edição da medida provisória, principalmente no que concerne ao Ataero. O Ataero é uma tarifa, um adicional à tarifa aeroportuária que hoje é paga pelo usuário e é destinada ao Fundo Nacional de Aviação Civil, no valor de aproximadamente R\$7, sobre as tarifas de embarque, não é incidente sobre a conexão, que vai para o Fundo Nacional de Aviação Civil.

O que temos a comentar, principalmente, é que, diante deste cenário de crise econômica que vivemos no País atualmente, nós tivemos, desde a época das concessões, um PIB de 3,9%, em 2011; um PIB de 1,9%, em 2012; um PIB de 3%, em 2013; e um PIB, em 2014, negativo em 3,8%.

Se formos olhar o IPCA, que é a inflação, veremos que saiu de 6,5%, em 2011, para 10,67%, em 2014/15. O dólar saiu de R\$1,60 para R\$3,58, o que afeta, principalmente, o setor da aviação.

Além desses pontos, temos que entender que no setor quem promove a operação da infraestrutura aeroportuária, os operadores aeroportuários, assim como Infraero, temos quatro regimes hoje no Brasil: temos o regime da Infraero, que é uma empresa pública, que ainda administra os aeroportos públicos; o regime das concessões; o regime dos autorizados e os aeroportos conveniados, que são os aeroportos delegados para Estados e Municípios.

Da forma como está redigida a Medida Provisória, a concepção da associação, traz mais uma ausência de isonomia nesse tratamento, por quê? Porque nos primeiros 180 dias ainda se tem a reversibilidade dos valores previstos do Ataero ainda para o Fundo Nacional de Aviação Civil e só após isso é realizado a recomposição pelo reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Então, temos a mesma operação, a mesma forma, a mesma metodologia, que é da Infraero, criando uma assimetria nesse cenário onde permanecemos com essa concessão ou reversão dos valores para o Fundo Nacional de Aviação Civil.

Temos que lembrar que o Fundo Nacional de Aviação Civil, até o início das concessões, não contava com nenhum aporte por conta das outorgas dos aeroportos. Então, esse cenário mudou com as outorgas dos aeroportos, outorga fixa e outorga

variável, a contribuição ao sistema como é chamado, além dos impostos, tanto estaduais, municipais e federais, que são pagos pelas concessionárias, o que não é realizado pela Infraero. Então, em termos de caixa para o Governo, achei salutar essa medida que vem na medida provisória.

Por fim, essas alterações também significativas na conjuntura econômica que trazem nessa medida provisória a extinção do Ataero para o setor seria interessante que a isonomia fosse realizada, ou seja, o mesmo tratamento que será disposto à Infraero desse adicional sendo incorporado à tarifa, ser disposto para as concessões para trazer não só isonomia mas um ambiente concorrencial igualitário. Os mesmos custos operacionais que tem uma empresa pública, claro, similarmente, têm também as empresas privadas, com diferenciais de gestão. Claro que as empresas públicas têm diferenciais de gestão. Então, esse é o ponto crucial.

Não nos refutamos ao processo de reequilíbrio econômico e financeiro, mas que ele se dê de uma forma equilibrada e não num prazo tão exíguo, como está sendo colocado de 180 dias, uma vez que temos processos de reequilíbrio econômico-financeiro tramitando na agência reguladora que já faz mais de um ano e meio, que é o processo de Guarulhos.

Por exemplo, o processo de Viracopos também já fez aniversário, o processo de Brasília já tem praticamente quatro, cinco meses, e acho que esse prazo não será possível ser concluído pela Agência, devido ao trâmite que envolve um reequilíbrio econômico-financeiro de um contrato de concessão à luz da legislação vigente e da regulamentação também.

Então, sobre a ótica das concessões, eram esses pontos, Senador, que nós gostaríamos de colocar, e, novamente, reiterar ao senhor e ao Deputado Zé Geraldo o convite à Aneaa, e agradecer imensamente por estar participando desta ampla discussão pública.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Hélio José. PMDB - DF) - O. K., Douglas, quero agradecê-lo, ao tempo em que passo a palavra ao nosso Presidente do Sineaa - Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuárias. Pedro Azambuja.

Com a palavra, por favor, por cinco minutos, Pedro Azambuja.

A campanha vai soar aos quatro minutos, e, então, você terá mais um minuto para a conclusão.

**O SR. PEDRO AZAMBUJA** - Boa tarde, senhores da Mesa, nobre Senador, Deputado Zé Geraldo, e demais membros da Mesa, com excelentes exposições.

Primeiro vou apresentar um pouco, até me desculpar pela falta de uma apresentação, porque o convite não foi feito nesse sentido ao Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária.

O que são aeroportos? Na cultura do Brasil a gente fala em aeroportos, e o nosso sindicato representa três mil e seiscentos aeródromos públicos no Brasil. Essa é a representação do sindicato, inclusive as cinco concessionadas que estão representadas à Mesa pela Associação. Aliás, excelente apresentação do Douglas, facilitando-me uma complementação, até pelo exíguo tempo que eu estou tendo para fazer a minha exposição. Mas me comprometo, desde já, o Sindicato se compromete a encaminhar à relatoria, enfim, a maior parte de documentos.

Nós temos feito um trabalho muito grande com o meu amigo Sanovicz, somos conselheiros lá na ANAC, e temos feito um trabalho de discussão do setor, principalmente desde 2010. O que ocorreu neste País é que, a partir dos últimos 12 anos, a partir de 2003, a aviação civil no Brasil claramente deixou de ser um transporte de elite e passou a ser um transporte público, e por aí, então, você tem outros envolvimento.

Nós vemos com muito bons olhos os processos de concessão, é um início, talvez o modelo não tenha sido o mais correto. Existem discussões também sobre a questão de participação de capital nacional, participação de capital internacional. É obvio que optou o Governo, que agora até está aí numa transição - e aí se anunciam coisas que não se sabe muito bem o que vai acontecer -, mas optou o Governo por fazer um processo de concessão somente dos grandes aeroportos a princípio. Atualmente está-se fazendo processo de flexibilização para conceder os aeroportos regionais, começando por São Paulo, que tem uma demanda já mais antiga. Eu acho que isso é importante que seja feito, a questão são os critérios e a forma que será utilizada.

Eu gosto muito de um discurso de quando o atual Ministro, se não me engano agora da Casa Civil, Moreira Franco, era Ministro da SAC, que dizia que nós, a infraestrutura aeroportuária, temos que prestar... A infraestrutura não; perdão! Ele dizia que todo o setor tem que prestar um excelente serviço, o melhor serviço. Porém, isso tem um custo. Esse é o grande problema das infraestruturas aeroportuárias.

Teoricamente os aeroportos concedidos, por serem mais rentáveis, estão nos *hubs* nacional - *hub* é aquele encontro de todos os voos de conexões, às vezes há algumas pessoas que não usam muito os nossos termos da aviação. O que acontece é que o grande problema é que o nosso País é um país de dimensão continental, embora o anúncio de um princípio de

uma política em 2012 exatamente para utilizar esses valores, os tais 7 bilhões que são muito falados, mas que aeroporto nenhum viu um tostão desse dinheiro até hoje. Então, as administrações aeroportuárias, principalmente no plano regional, é evidente que o que o Douglas defendeu, o sindicato que os representa defende até com muito mais vigor, que é as regras terem que ser iguais.

Depois eu vou falar um pouquinho na nossa Infraero também, se me der tempo, mas eu queria destacar a questão de que não há no Brasil uma política de aviação regional para um País de dimensões continentais. As próprias empresas aéreas têm grandes dificuldades para implementar os seus voos...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. PEDRO AZAMBUJA** - ... às vezes em locais de alta demanda.

Trabalhava-se muito...

**O SR. PRESIDENTE** (Hélio José. PMDB - DF) - Darei mais um minuto. O. k?

**O SR. PEDRO AZAMBUJA** - ...com o conceito de que o prefeito queria um aeroporto, queria um, na minha época, um *Boeing* na sua cidade, hoje o que está mais em moda é o *Airbus*, e aí isso se conseguia no plano político, porém ninguém dizia para o prefeito que há um negócio que se chama custeio, e o aeroporto ia parar na nossa Infraero.

A Infraero tem hoje sessenta aeroportos. Desses sessenta que ela tem hoje, seguramente cinquenta e poucos são deficitários, assim como os aeroportos regionais na sua quase totalidade, mesmos os conveniados são deficitários. Então, coisas como essas há que ser observadas.

Nós temos feito um trabalho dentro da Anac, discutirmos o marco tarifário na Anac, e a Anac hoje vem fazendo um processo de flexibilização um pouco maior. Essa questão...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. PEDRO AZAMBUJA** - ... que está prevista agora na medida acredito que também ajude, desde que algumas condições sejam colocadas.

A nossa Infraero, nós temos uma discussão do sindicato, mas eu aí vou falar particularmente, acho que não houve uma política correta no sentido de que a Infraero tinha que estar, e me parece que a medida agora atende parcialmente isso, a Infraero ter possibilidade de uma maior condição de disputar mercados. Acho que, inclusive, a Infraero, pelo *know how* que possui, é considerada uma das melhores e maiores empresas nacionais, ela hoje tem sessenta aeroportos aqui no Brasil, ela teria condições de estar disputando aeroportos fora do País, começando pela América Latina, já se estudou a África, já se estudou China. Há estudos aí que a Infraero, hoje a nossa Petrobras anda muito mal falada, mas...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. PEDRO AZAMBUJA** - ...eu sempre defendi que a Infraero fosse a Petrobras da infraestrutura aeroportuária.

Então, há questões como essa que há que ser vistas, e nós, então, estaremos passando aqui à relatoria os nossos posicionamentos do sindicato.

Mas volto a insistir, principalmente, que há que se discutir com o atual Governo ou com o governo que venha que a situação anda muito complicada e, ainda, que a gente tenha um processo efetivo de implementação de política de aviação regional no Brasil. Nosso país tem dimensões continentais, e isso, aqui no Brasil, não é tratado dessa forma.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. PEDRO AZAMBUJA** - Desculpem - parece que meu tempo já acabou - se me alonguei.

**O SR. PRESIDENTE** (Hélio José. PMDB - DF) - Não há problema. Vou, primeiro, passar para o Relator para ver se ele tem mais algumas perguntas, e passar para as considerações finais. O senhor, do Sindicato, terá mais três minutos nessas considerações finais. O senhor pode ficar à vontade para poder citar mais alguma questão.

Primeiro, o nobre Deputado José Geraldo.

**O SR. ZÉ GERALDO** (PT - PA) - Eu só fiquei na dúvida quando você fala que aeroportos regionais são deficitários. Pegando exemplo do norte do Brasil, Belém é um aeroporto regional? Ou é Santarém, Marabá?

**O SR. PEDRO AZAMBUJA** - Não, Belém não é regional. Nem mesmo Santarém, que é mais antigo, mas parece-me que Santarém é deficitário. Não tenho todos os números aqui agora.

**O SR. ZÉ GERALDO** (PT - PA) - Esses entraram naquele plano do subsídio de área regional, Marabá, Santarém...

**O SR. PEDRO AZAMBUJA** - Que não aconteceu.

**O SR. ZÉ GERALDO (PT - PA)** - Exatamente.

**O SR. PEDRO AZAMBUJA** - Esses são trinta e poucos aeroportos em Minas, que foi o Estado mais beneficiado. Para você ter ideia, eu estive reunido agora com o Departamento Aeroviário de lá, e parece que só cinco processos de aeroportos estão se efetivando.

**O SR. ZÉ GERALDO (PT - PA)** - Certo.

**O SR. PEDRO AZAMBUJA** - Desculpe, Deputado, se me permite, mas é só para explicar. Aeródromos, nós representamos 3,6 mil; é uma conta da Anac, e nem a Anac tem essa conta muito clara. São infraestruturas no Brasil. É óbvio que aí há, inclusive, estruturas privadas e particulares, há fazendas, mas esse processo precisa ser visto, ou seja, há que se privilegiar que uma região metropolitana faça a viabilização daquele aeródromo, que nós chamamos de aeroporto.

**O SR. ZÉ GERALDO (PT - PA)** - Certo.

**O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF)** - Eu gostaria, então, de repassar a palavra, por ordem inversa ao processo, ao Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas, para fazer suas considerações finais ou algum outro questionamento que, porventura, queira colocar.

Cinco minutos, Eduardo, por favor.

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** - Rapidamente, o que nós gostamos é de voar. Nós queremos voar para mais lugares, mais barato, com a tarifa mais acessível, e, fundamentalmente, cada vez de forma mais segura.

É importante dizer isso porque não há aqui campeão, vice-campeão, medalha de bronze em segurança. A aviação brasileira, com todos os seus profissionais de terra, de ar, de solo, enfim, construiu uma aviação - e eu mostrei os dados logo no segundo eslaide - mais segura do que a média mundial.

Nesse sentido, eu queria fazer três considerações muito rápidas: primeiro, nós entendemos que algumas das razões pelos atrasos que a gente vive e pelos problemas que a gente atravessa estão ligadas a invenções locais em respeito à regulamentação e às regras, Deputado Zé Geraldo, aplicadas pela aviação brasileira. Portanto, é importante que todas as emendas, todos os relatos, todos os textos que versam sobre a aviação sigam rigorosamente as regras da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). Por quê? Porque, dessa forma, integra-se a aviação brasileira à aviação mundial; segundo, entendo que isso garante, inclusive, ou tem por objetivo garantir que as relações de trabalho sigam esses padrões; terceiro, acho que a gente não pode confundir conjuntura com estrutura.

Entendo que, na estrutura em que temos condições de mexer aqui e nos outros regulamentos hoje em debate, quer seja na Anac ou no CBA, devemos pensar na aviação para 20, 30, 50 anos. A crise é conjuntural, não é estrutural. Ela vai passar, como outras passaram. Agora, neste momento, situações muito ruins estão acontecendo e, infelizmente, vai ficar pior. Não há nenhum sinal, nenhum sinal, em nenhum segmento da economia, que mostre, por exemplo, que a economia vai andar para a frente neste ano. Os melhores sinais falam em final do ano que vem. Então, neste ano, nós vamos ter essas situações que relatei e que o Tiago, depois, me secundou - e nós temos a unidade absoluta nesse processo.

Não é o aumento de capital estrangeiro que resolverá, por exemplo, esse imenso custo adicional que as empresas aéreas têm no Brasil em relação às estrangeiras, mas, no momento, digamos, do nosso cardápio de possibilidades, essa ampliação para 49% é parte de um processo que, somado a um outro que estava em debate nesta Casa agora pela manhã - a redução do ICMS, que nós debatemos na Comissão de Assuntos Econômicos -, já somam dois no sentido de atravessar esse processo. O ICMS revisto é estrutural, esse tema aqui é estrutural, e vão ajudar a resolver a questão conjuntural.

Portanto, a título de conclusão, eu quero dizer que entendo que, nessa medida, nesta MP, há espaço para convergências bastante grandes entre preocupações explicitadas aqui, mas, fundamentalmente, Sr. Deputado, Sr. Senador, o que nós sugeriríamos é: primeiro, não arredar um milímetro do que são os acordos internacionais dos quais o Brasil é signatário; segundo, procurar convergir a aviação brasileira para a aviação internacional; terceiro, procurar garantir que os preceitos determinados pela Constituição sejam cumpridos. Eu creio que, a partir desses três princípios, nós inclusive, atenderemos as preocupações explicitadas aqui com muita propriedade pelos demais membros da Mesa.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** - Concluindo, só queria entender uma coisa: eu não ouvi, na sua fala, se você era a favor de manter os 20% para 49%? Você não deixou claro.

**O SR. PRESIDENTE** (Hélio José. PMDB - DF) - Agradeço o Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), cumprimentando-o e a todos os presidentes das empresas.

Passo ao Tiago Rosa da Silva, Diretor Comandante do Sindicato Nacional dos Aeronautas, e cumprimento também todos os diretores do Sindicato, na sua pessoa.

Cinco minutos, Sr. Tiago.

**O SR. TIAGO ROSA DA SILVA** - Obrigado. Uma boa tarde.

Quando fiz a explanação inicial, nem cumprimentei a Mesa, porque estava preocupado com o tempo e já saí falando rapidinho, mas uma boa tarde a todos, Sr. Senador, Sr. Deputado. Agora a gente está mais tranquilo.

Eu quero falar o seguinte, gente. O Eduardo comenta, e a gente já teve essa discussão de que, quando se fala: "Ah! A Constituição Federal vai proteger os empregos dos aeronautas. Não se preocupem com isso." Pessoal, vamos olhar para os aeronautas. Os aeronautas são uma mão de obra que trabalha embarcada. O meu escritório é a cabine do avião, onde ele estiver. O que isso quer dizer? Quer dizer que eu posso ser contratado na China, com um contrato de trabalho na Tailândia, com um avião chileno e base Guarulhos. Eu estarei tirando emprego de algum brasileiro, com contrato de trabalho no Brasil, e não necessariamente sou brasileiro, posso ser venezuelano, não sei.

E onde a Constituição Federal vai atuar nisso? Onde ela vai proteger? Vamos lá, vamos voltar para a quinta liberdade do ar. O avião que sai do Chile, ou do Paraguai, ou da Colômbia, de onde for, que faz *hub* No Brasil e segue para o mercado internacional, está fazendo o Brasil como um *hub*, é um acordo bilateral já assinado, e não temos nada que fazer sobre isso. Onde a Constituição vai proteger os brasileiros? Não vai. O que vai acontecer é o que falei na minha apresentação: os empregos, as rotas vão migrar para o exterior, e os impostos. Relembrando, estamos novamente discutindo da criação de um imposto novo, uma CPMF, e, ao mesmo tempo, vamos abrir de mais de R\$4 bilhões. É essa a linha que queremos seguir?

Quando o Eduardo comenta de seguir as normas da OACI, da Organização de Aviação Civil Internacional, batemos palmas. Para seguir estas normas de segurança de voo, segurança de voo, sim, agora, normas de regulação internacional, não é bem assim. Qual é o propósito de uma agência internacional de regulação? Ter mais poder e mais influência em todos os países em que atuar para enfraquecer os outros setores. Então, volto a dizer, batemos palmas para a Icao nas suas recomendações ligadas à segurança de voo. Agora, a Icao vir dentro do Brasil querer regular direito trabalhista, então, rasgamos a Constituição e vamos fazer uma lei mundial. Não vejo muito cabimento nisso aí. Mas faço coro: não é o aumento de capital que vai resolver o problema das aéreas. Pode até postergar uma solução, é uma revisão tarifária, mas independente disso, o meu papel, o papel dos aeronautas brasileiros é zelar pela segurança de voo e os postos de trabalho.

Então, o capital, respondendo a sua pergunta, Eduardo, você é a favor de 49 ou 100? Tenho uma opinião particular, mas a opinião do sindicato é: 49, assinamos embaixo. Querem abrir para 100? Tudo bem, saímos dessa discussão, não vamos ser oposição aos 100%, desde que venha acompanhada com a emenda que comentei ali de proteção dos empregos. Esse é o nosso posicionamento.

Como tive um minuto a mais antes, deixo um minuto de crédito agora.

Muito obrigado e uma boa tarde.

**O SR. PRESIDENTE** (Hélio José. PMDB - DF) - Um abraço.

Passo o seu minuto de crédito para a Abear, que precisa falar sobre uma emenda da tarifa de conexão.

Por favor, Sr. Eduardo.

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** - Obrigado.

É bastante simples. Há uma emenda colocada cujo signatário foi o Senador Romero Jucá, bastante importante porque corrige uma distorção da regulamentação brasileira, na medida em que sem influenciar na receita final de quem a recebe, mantém a tarifa de conexão, mas a leva para a prática internacional, que é definir que, ao invés de passar por dentro da tarifa, como só existe no Brasil, passa a ser como é, no planeta inteiro, quem faz conexão, paga tarifa de conexão, quem não faz, não paga. Isso acaba com uma injustiça tarifária que, equivocadamente, foi colocada no primeiro decreto.

Então, eu queria chamar a atenção para essa emenda, caso o Sr. Relator queira um debate específico sobre ela, assim, não precisa ocupar o tempo de uma audiência pública, mas gostaríamos de, desde já, Senador, pedir uma audiência com V. Ex.<sup>a</sup>, para podermos aprofundar o debate sobre isso e explicar porque pensamos que é importante.

**O SR. PRESIDENTE** (Hélio José. PMDB - DF) - Passo a palavra ao Nelson Antônio Paim, Presidente do Sindicato de Aviação Agrícola (Sindag), para fazer as suas colocações finais.

**O SR. NELSON ANTÔNIO PAIM** - Presidente, novamente agradecer o convite do sindicato. Quando se refere a um serviço aéreo especializado, como falei anteriormente, devido a este serviço ser uma atividade bem específica, não é novidade para todos que, no Brasil, existe um debate grande, principalmente na questão de meio ambiente, com a pulverização de defensivos, então, gostaríamos de solicitar, se a decisão da Relatoria for em manter a abertura de capital para as empresas 100%, que fosse colocada uma emenda que, para os serviços aéreos especializados, principalmente os de fomento à agricultura, que mantivesse o percentual de 49% porque é um serviço muito específico e segue uma legislação muito rígida. Então, há um detalhamento muito maior voltado para o País, para as características brasileiras. E também que seja mantida a parte da tripulação envolvida, também relacionada a toda a questão técnica que envolve os serviços aéreos especializados. No mais, é isso.

Como falei anteriormente, fomos convocados devido à medida provisória citar o serviço aéreo especializado de fomento à agricultura e colaboramos dessa forma. Então, se o Relator decidir por abrir o capital de 100%, que, pelo menos, na parte de serviço aéreo especializado, fosse mantido o percentual de 49%. Estamos à disposição do Senado Federal. Sempre que houver necessidade de nos convocar, estamos à disposição para que possamos contribuir.

Agradeço novamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Hélio José. PMDB - DF) - Agradecido pela economia de tempo.

Vamos passar ao Douglas Rebouças de Almeida, Diretor Executivo da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa), por até cinco minutos para as suas considerações finais.

**O SR. DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA** - Obrigado, Senador.

Bom, parabéns pela Mesa e pela ampla discussão democrática, porque o País precisa disso: sentar à mesa diversos atores e discutir essas medidas provisórias. É um avanço, acho, trazer já essa medida provisória para o setor aéreo, e nós, da infraestrutura aeroportuária, vivemos, hoje, um momento delicado de reflexo do que o setor aéreo vive. E esses pontos precisam ser sanados e aproveitar este tempo da medida provisória é um importante passo para o País voltar a ter o crescimento que este setor vinha tendo na casa dos dois dígitos nos últimos anos.

Quanto à medida provisória que afeta os aeroportos propriamente ditos, a questão do Ataero, é reiterar a questão da isonomia no tratamento, principalmente agora, com as novas concessões que já estão em audiência pública nos próximos 45 dias, quando a Anac, enfim, vai receber todas as contribuições e colocar esta questão do Ataero de forma isonômica, para todo mundo, com a efetiva extinção dele e, depois, o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, não criando uma vacância. E um tempo de transição é extremamente necessário e confortável também para os investidores, que vão participar desse novo certame e trazer mais segurança regulatória e legal para o Brasil.

Por fim, vamos remeter à relatoria as nossas contribuições, de uma forma mais formalizada, escrita, com todos os pontos que os aeroportos concedidos visualizam dessa questão da medida provisória, diante da nossa fala aqui também colocada na audiência pública.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Hélio José. PMDB - DF) - Agradeço ao Douglas e cumprimento as empresas concessionárias de aeroportos concedidos.

Passo, por três minutos, a palavra ao nosso presidente do Sineaa, Sr. Pedro Azambuja.

Com a palavra, por favor, por até três minutos.

**O SR. PEDRO AZAMBUJA** - Primeiro, só para clarear ao nosso Deputado Zé Geraldo, o conceito hoje de aeroportos regionais é: os que operam até 800 mil passageiros/ano. E, mesmo assim, todos com o viés deficitário.

Gosto sempre de dar um exemplo. Quer ver um aeroporto regional superavitário? Fui superintendente regional da Infraero e conheço alguns números daquele período. Não sei bem como está hoje - o pessoal da Infraero teria que me atualizar -, mas vou dar um exemplo para vocês muito conhecido: Jacarepaguá é um aeroporto regional e que tem hoje um dos maiores movimentos de pouso e decolagem do Rio de Janeiro, se não for o maior, por conta do *offshore*. Mas não é por isso que ele é superavitário. Ele é superavitário pela área comercial que ele tem, em frente à Avenida Ayrtton Senna, na Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro.

Então, há questões, principalmente para a infraestrutura aeroportuária, que são muito mais envolventes. Ou seja, se aeroportos regionais bem planejados vierem a contemplar a questão, por exemplo, não só do comércio em si, mas do aeroporto indústria, enfim, do terminal de carga aérea; o grande negócio hoje, tanto para as empresas aéreas quanto para a infraestrutura aeroportuária, sem dúvida, é a carga aérea. E, se nós somos um país que pretende crescer e produzir, esses modais que se encontram em vários pontos do Brasil têm que passar por processos que facilitem isso.

Eu queria, especialmente, cumprimentar o Sindicato Nacional dos Aeronautas. Minha origem é aeronauta. Os aeronautas representam os pilotos e comissários no Brasil. Acho que a posição está muito boa e eu queria cumprimentá-los.

E queria dizer o seguinte: também nós faremos formalmente a apresentação, inclusive colocando à disposição da relatoria...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. PEDRO AZAMBUJA** - ... os trabalhos que o nosso sindicato já tem feito junto à Anac e alguns entregues à própria SAC.

A SAC, agora, passa para o Ministério dos Transportes - pelo menos é o que está anunciado. Vamos ver que já havia lá uma estrutura razoável.

No início dos últimos períodos de governo, desde o governo Lula, criou-se primeiro a Anac e, depois, a SAC. Na minha visão, foi um erro. A SAC teria que ter saído primeiro porque quem estabelece a política é o Governo Federal. A Anac é uma agência reguladora, fiscalizadora, que é o papel que ela tem que fazer e que está bem colocado. Acho que está avançando bastante. Enfim, nós temos muitas possibilidades.

Eu queria concordar também com o meu amigo Sanovicz na questão das regras Icao, mas também emendo, com a representação dos aeronautas, principalmente no Safety.

E isso é muito perigoso, porque, principalmente quando nós temos uma entrada maior da iniciativa privada, assim como nós não queremos um domínio estatal do setor e vemos com bons olhos a entrada da iniciativa privada - tem que entrar muito mais; entrou muito pouco -, nós também não podemos ter somente uma iniciativa privada, principalmente se for de um país estrangeiro, com domínio total aqui do Brasil. A nossa Infraero tem que ir para lá também...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. PEDRO AZAMBUJA** - ... vender o seu serviço.

Estou à disposição dos amigos também.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Hélio José. PMDB - DF) - Quero agradecer ao nosso presidente do sindicato, o Sineaa, agradecer também a presença de todos os convidados e convidá-los para a próxima semana, na próxima terça, no mesmo horário, em que vamos nos reunir com a Anac e com a SAC e dar continuidade a esse debate. Depois, na sequência, vamos caminhar para a questão do relatório.

Pergunto ao nosso Relator se tem mais alguma consideração a fazer.

**O SR. ZÉ GERALDO** (PT - PA. *Fora do microfone.*) - Não.

**O SR. PRESIDENTE** (Hélio José. PMDB - DF) - Então, quero agradecer a todos.

Nada mais havendo a tratar neste momento, agradeço e declaro encerrada esta nossa primeira reunião.

Muito obrigado.

*(Iniciada às 14 horas e 47 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 03 minutos.)*