



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

REUNIÃO

24/05/2016 - 3ª - Comissão Mista da Medida Provisória nº 714, de 2016

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Havendo número regimental, declaro aberta a 3ª 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 matéria.

Convido para assentamento os seguintes convidados: Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; o Tenente-Brigadeiro do Ar Carlos Vuyk de Aquino, Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea); Thiago Pereira Pedroso, Diretor Financeiro e de Serviços compartilhados da Infraero; Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. As pessoas que tenham interesse em participar podem enviar comentários pelo senado.leg.br/ecidania ou pelo 0800-61-2211. Repetindo: as pessoas interessadas em participar de forma interativa desta audiência pública podem fazê-lo via senado.leg.br/ecidania ou pelo 0800-61-2211.

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

Eu queria dar algumas explicações. Neste momento, nós estamos tendo reunião do Congresso Nacional e debatendo assuntos fundamentais para a vida do nosso País, que são alguns vetos e, além disso, as metas orçamentárias, que são fundamentais para o funcionamento de todas as instituições. Inclusive o Deputado Zé Geraldo, que falará aqui em seguida, vai lá votar e vai voltar. Eu já votei, por isso cheguei um pouquinho atrasado, peço minhas desculpas. Nós estamos votando os vetos.

Eu tenho de fazer esta fala, mas vou dar preferência para o Zé Geraldo falar primeiro e depois volto a falar, até para que ele dê uma corridinha lá para poder votar. Vou passar a palavra para o nosso Deputado, Relator Zé Geraldo.

O SR. ZÉ GERALDO (PT - PA) - Primeiro, gostaria de agradecer a presença de todos mais uma vez, porque alguns participaram também da reunião passada. Realmente, hoje nós estamos, neste momento, com a sessão do Congresso, e vou dar uma saidinha rápida. Não considerem isso deselegante, porque faz parte do ofício.

Quero agradecer a presença dos membros da Mesa, que atenderam ao convite. A participação de vocês será muito importante para nos ajudar, tanto ao Presidente como ao Relator, que tem a responsabilidade de, em breve, espero que na próxima semana, apresentar o relatório, já que nós temos um prazo curto. Até o final de junho temos de votar nas duas Casas, salvo engano, esta medida provisória, e a participação de vocês abrilhanta esta reunião. Com certeza, nós poderemos, no final, fazer um relatório que possa se transformar em lei, e essa lei ajudar este País, tanto a aviação aérea como o Governo, na condução dessa política, nos programas de Governo, como a lei que nós já votamos no Congresso, que é o subsídio aéreo regional, a implantação dos aeroportos regionais.

Então, acredito que esta medida é muito importante e merece toda a nossa atenção, todo o nosso carinho, de todas as partes, para que nós aproveitemos este momento e façamos uma lei que venha ajudar a aviação aérea regional.

Portanto, Sr. Presidente, eu peço licença para correr até lá, pois estão me ligando para eu dar o meu voto.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Dando essa licença ao nosso Relator, que, daqui a pouquinho estará de volta, eu quero também agradecer a todos os presentes.

Queria liberar esse segundo banco aqui; quem estiver em pé e quiser sentar nesse segundo banco, que é reservado a Parlamentar, pode ficar à vontade. Deixem só o primeiro, porque, se algum Parlamentar chegar, haverá local disponível.

A Medida Provisória nº 714, de 2016, extingue o Adicional de Tarifa Aeroportuária e amplia a participação de capital estrangeiro na prestação do serviço de transporte aéreo.

Senhoras e senhores, boa tarde a todos. Esta audiência pública visa dar continuidade à análise e tramitação da Medida Provisória nº 714, de 2016, para sua conversão em lei.

No dia 1º de março, a Senhora Presidente da República adotou a presente medida provisória, tendo sido publicada no *Diário Oficial da União* no dia 2 de março. Desse modo, nos termos dos art. 2º e 3º da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2002, e do art.10-A do Regimento Comum, foi constituída Comissão Mista responsável por emitir parecer sobre a matéria. Em 3 de maio, foi realizada a primeira reunião da Comissão, e fui eleito Presidente e o honroso Deputado Ságua Moraes como Vice-Presidente. No mesmo dia, foram designados Relator e Relatora revisora o nobre Deputado Zé Geraldo e a nobre Senadora Angela Portela.

A medida provisória colocada em análise nesta Comissão apresenta dois eixos de atuação: o primeiro trata da extinção do Adicional da Tarifa Aeroportuária (Ataero), criada pela Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, e o segundo eixo aumenta os limites de participação do capital estrangeiro na prestação dos serviços de transporte aéreo no Brasil. Os dois temas são marcados por urgência e relevância e podem contribuir para a modernização do transporte aéreo brasileiro.

Passamos por um momento de transição em que aeroportos estão sendo remodelados com a iniciativa de parceria público privada, e temos, nesta MP, a possibilidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão vigentes, além da outorga de concessão para exploração de serviços de transporte aéreo regular ou serviços especializados.

A proposição será amplamente debatida a despeito do exíguo tempo disponível para tramitação das medidas provisórias, acrescentando ademais que, diante dos trabalhos que estão sendo realizados com a serenidade e empenho que estão sendo dedicados, a meu ver, não há outro prognóstico possível que não seja o de melhor resultado para o País. Para participar desta audiência pública, convidamos os mais destacados interlocutores do setor da aviação: representantes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, do Comando da Aeronáutica, da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) e da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Pretendemos, no dia de hoje, colher os subsídios necessários para que não restem dúvidas aos membros da Comissão sobre as propostas vinculadas à Medida Provisória.

Ao final dos debates, esperamos que as ações propostas, além de outras que se façam necessárias no decorrer do exame dos projetos, possam viabilizar a aprovação da Medida Provisória nº 714, de 2016, no prazo previsto para sua tramitação. O momento da aviação civil requer modernização e maior abertura para investimentos.

Depois de passarmos por seguidas altas de demandas por *tickets* aéreos por vários anos seguidos, a situação se inverteu e estamos enfrentamos quedas recorrentes. A Associação das Companhias Aéreas veiculou no dia de ontem a informação de que a procura por voos domésticos no Brasil caiu de 12,2% em abril em relação ao ano anterior, o que significou aceleração da queda da demanda em relação ao mês anterior e o registro de nove quedas seguidas.

Agravam-se muito as condições econômicas das companhias aéreas e essa constatação nos é evidente quando vamos aos aeroportos. O movimento já não é o mesmo de 2015, além do cancelamento de vários trechos regionais, diante de severas crises por que passamos.

A nosso ver, portanto, a Medida Provisória posta ao debate pode trazer grandes contribuições ao setor e fomentar novamente a demanda. Espero que possamos convertê-la em lei com apoio de todos os senhores aqui presentes.

Pessoal, é muito importante estarmos aqui neste debate, ainda mais neste momento difícil por que passamos no País, de desemprego alto, de dificuldade para todo mundo, para as famílias. Então, quando chamamos aqui os órgãos do Governo, que têm uma preocupação grande com relação a essa matéria - estamos aqui com o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, do Comando da Aeronáutica, da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) e da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) - é para que, juntos, chegarmos a um consenso da melhor forma e fechar essa Medida Provisória.

Na audiência passada, demos a oportunidade a que todas as associações representativas de classe e os sindicatos se manifestassem sobre a MP. Há algumas preocupações atinentes à MP com relação à questão da reciprocidade, que muitos

alegam que só serviria para resolver o problema da TAM e não para resolver 100% a questão da reciprocidade. Só o Chile, que é da LAN, teria reciprocidade 100%. Então, temos que discutir isso com toda clareza aqui, com quem representa o governo, porque eu, pelo menos, não estou aqui para fazer medida provisória para atender à TAM.

Estou aqui para atender ao Brasil, para atender a todos os setores da aviação civil brasileira. O Zé Geraldo, tenho certeza, que também.

Nós precisamos saber dessa questão. Há a questão da abertura de capital de 49%, outros falam em 100%. Precisamos saber a posição mais adequada de mercado neste momento, para sobrevivência tanto das empresas que operam no Brasil, como para abertura de novas empresas aqui no nosso País, a fim de aumentar a concorrência. Qual seria a melhor forma de conduzirmos essa discussão? E nada melhor do que ouvir os órgãos responsáveis para podermos entender.

Há uma preocupação grande com a geração de desemprego no setor - o sindicato alertou para isso aqui, na reunião anterior, da necessidade de preservação mínima. E acho que a Anac vai esclarecer isso em relação ao emprego em nível das empresas brasileiras, quando forem abertos empregos nacionais.

Segundo informações do sindicato - não é informação minha, nem coletei para estar 100% embasado na questão -, empresas operam com mão de obra mais barata no exterior, o que dificultaria muito a permanência dos empregos brasileiros, trazendo muitas dificuldades aos nossos aeronautas e comissários de bordo. Então, é bom esclarecermos esse ponto aqui quando da abertura do capital.

Por isso nós, eu e Zé, resolvemos ouvir com muita tranquilidade o setor representativo e, hoje, ouviremos os órgãos de Governo, para, depois, o Zé Geraldo, analisar bem todas as emendas, conversar com todos, e tentarmos apresentar um relatório final que seja o mais objetivo possível.

Zé, estou com dificuldades porque não estou com meus óculos de grau aqui. O que está escrito na plaquinha deles ali?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - O.k.

Então, está lido, pessoal! Obrigado. "Abertura sem ressalvas, fuga de empregos."

Essa preocupação também os nossos debatedores vão tentar responder, vão tentar no âmbito dos órgãos governamentais. Afinal, na crise que o nosso País vive hoje, nós temos muito mais é que segurar os nossos empregos, incentivar o aumento de emprego para a nossa Pátria.

Vamos começar os nossos trabalhos.

Como esta audiência se dá de maneira interativa, comunico que foram recebidos as seguintes perguntas e comentários, que servirão de provocação, além das que eu já fiz aos nossos debatedores:

- Sr^a Ana Flavia Schmitd Baransk: "Sou absolutamente contra a extinção da tarifa porque ela ajuda na manutenção. Se extinguirmos o que está ruim, irá piorar de vez";

- Sr^a Rangel Cristina Martins: "Não é tirar, é reduzir valores".

Com as provocações que eu já fiz, o Zé Geraldo teve que sair, mas quero saber se ele tem mais algumas provocações para passarmos a palavra aos debatedores. *(Pausa.)*

Não, Zé? Tudo bem.

Então, vamos passar a palavra ao nosso primeiro debatedor. Primeiro, vou marcar um tempo de até dez minutos. Se não der para concluir, estendemos mais uns dois ou três minutos. No nono minuto, vai tocar uma campainha, alertando que ainda há um minuto para concluir. Se não der, não tenho nenhum problema em estender mais uns dois minutos.

Se alguém tiver transparência, é só passar para o nosso pessoal.

Depois que todos falarem, vamos voltar para responder a alguma pergunta, caso o Zé Geraldo, eu ou algum Parlamentar faça questionamentos aqui.

Então, o primeiro debatedor, o Sr. Rogério Teixeira Coimbra, da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, tem a palavra, inicialmente pelo período de dez minutos.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - Boa tarde a todos; boa tarde, Senador Hélio José, Presidente da Comissão, Deputado José Geraldo, Relator da Comissão que está analisando a Medida Provisória nº 714; boa tarde, público presente; boa tarde a quem nos assiste pela internet.

É um prazer estar aqui fazendo esta discussão. Agradeço a oportunidade que o Congresso nos abre de expor nossos argumentos para a medida que foi apresentada. Nós sabemos da agenda concorrida no âmbito do Congresso, mas eu queria

ressaltar a importância desta medida para o setor. Alguns dos temas que estão dispostos nesta medida provisória eu já discuto há 12 anos. É um longo período de discussão, embora, em vários aspectos, o setor aéreo tenha evoluído bastante nesse período. Nós triplicamos a demanda, ultrapassamos o transporte rodoviário em número de passageiros transportados. Houve evoluções inegáveis, com expansão de infraestrutura. Esse é um tema que há muitos anos continua no mesmo lugar. Historicamente houve uma dificuldade muito grande de avançar, de forma que considero uma oportunidade boa e estou muito otimista com o momento que vivemos para fazer as alterações legislativas necessárias para o desenvolvimento e expansão do setor.

Eu vou tentar fazer a explanação da medida provisória como um todo, e penso que depois os demais colegas que têm interesses mais específicos vão se adentrar mais profundamente em questões pontuais. Infelizmente o tempo não permite que eu me aprofunde o suficiente na matéria, vou tentar ser o mais breve possível e, ao mesmo tempo, esclarecer as questões. De antemão, já me coloco à disposição para responder todas as perguntas, tanto as que chegam pela internet como as que possam ocorrer aqui.

A Medida Provisória nº 714 trata basicamente de três grandes temas: o primeiro é a extinção do Adicional de Tarifa Aeroportuária, o chamado Ataero; o segundo é a contratualização da outorga entre União e Infraero; e o terceiro seria a revisão dos limites à participação de capital estrangeiro em empresas aéreas. Vou tentar, nessa ordem, abordar os três.

Falando brevemente sobre o Ataero, que considero uma contextualização importante, primeiro, explico o que é. O Ataero é um tributo que existe desde 1989, uma Cide que já foi de 50% e hoje é de 35,9% em cima de todas as tarifas aeroportuárias, com exceção das tarifas de conexão.

Vou fazer um histórico breve. Ela era de 50% e era sobre todas as tarifas, inclusive as tarifas aeronáuticas. Em 2011, houve uma redução da alíquota de 50% para 35,9%, como incorporação do valor resultante dessa diferença na tarifa, de forma que nem empresa aérea nem passageiro pagassem nenhum centavo a mais pelo serviço prestado. E nas tarifas de navegação aérea houve a redução de 50% para 0%, com incorporação no valor da tarifa. Um ponto importante: o que está sendo feito com o Ataero é a continuidade de um processo. Não é nada novo, já foi feito, não prejudica a empresa aérea, não prejudica o passageiro.

Qual é a racionalidade dessa proposta? Eu acho que é bem no sentido oposto do que foi entendido. Talvez seja tecnicamente difícil, só lendo o texto para entender. Mas é no sentido oposto da questão que veio, de que eventualmente essa extinção pode piorar alguma coisa que já não esteja boa.

Vou citar o exemplo da tarifa de embarque, com que todo mundo tem mais familiaridade. Pagamos cerca de R\$25 na tarifa de embarque a cada voo. Na verdade, tarifa é uma contraprestação do serviço...

Vou citar o exemplo da tarifa de embarque, com que todo mundo tem mais familiaridade. Pagamos cerca de R\$25 na tarifa de embarque a cada voo. Na verdade, tarifa é uma contraprestação do serviço que está sendo prestado pelo aeroporto. Apenas aproximadamente R\$18 desses R\$25 ficam com o aeroporto. Os outros R\$7, que é mais ou menos ao que corresponde o valor da Ataero, são repassados ao Governo, ao Fundo Nacional de Aviação Civil - vinculado antigamente à SAC, agora ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - para o desenvolvimento do setor.

Na prática, com essa incorporação na tarifa, o valor vai continuar os mesmos R\$25, mas os R\$25 inteiros ficam dentro do setor, ficam como receita aeroportuária, receita operacional para viabilizar a melhoria do serviço, expansão do aeroporto, tudo isso.

Por que é importante fazer essa distinção? O FNAC, quando foi criado, juntamente com a criação da Secretaria de Aviação Civil, tinha pouca receita, era uma receita anual de mais ou menos R\$250 milhões, e hoje, com a evolução da legislação e principalmente com as concessões de aeroportos que pagam outorgas vultosas ao Governo, nós temos um orçamento anual, uma arrecadação que saltou de R\$250 milhões/ano para R\$4,5 bilhões/ano. Então, é recurso mais do que necessário para fazer frente às necessidades do setor, só que o que aconteceu ao mesmo tempo - aí eu vou falar especificamente da Infraero, depois o Thiago Pedrosa vai explicar um pouco mais - é que, com as concessões dos principais aeroportos, houve um certo desequilíbrio na Infraero, ela perdeu muito mais receitas do que custos. Os aeroportos que foram concedidos eram aeroportos superavitários. Então, a situação financeira da Infraero passou por um desequilíbrio.

Aqui, já entro no ponto seguinte, que são os efeitos da proposta. Vou distinguir os efeitos da proposta sobre a Infraero, os aeroportos delegados, sobre as concessões já existentes e sobre as novas concessões.

Começamos sobre a Infraero e os aeroportos delegados. Basicamente, o que a Infraero vai experimentar é um aumento na sua receita, que vai ajudar a equilibrar essa situação financeira em que ela se encontra hoje. Vai funcionar com uma receita operacional maior, o que é diferente de esse recurso tramitar pelo fundo e ser aportado à Infraero. Porque para a Infraero continuar sendo caracterizada como uma empresa independente, precisa dar conta pelo menos do seu custeio. Ela pode receber recurso para investimento, mas o custeio ela tem que conseguir fazer com recursos próprios.

Então, de uma maneira que tanto empresas aéreas quanto aeroportos continuem pagando exatamente o mesmo valor de tarifa, a Infraero vai ter um aumento na sua receita e isso vai ser uma receita a menos no FNAC, que já tem mais recursos do que o necessário para o investimento no setor.

Aeroportos delegados. Da mesma forma, nós focamos muito nos aeroportos que são explorados pela União ou pela Infraero, que opera hoje 60 aeroportos, ou as 6 concessões federais que já estão em vigor, mas hoje nós temos cerca de 700 aeroportos públicos no País, a maioria deles pequenos e deficitários. Os aeroportos delegados, que são os menores explorados por Estados e Municípios com bastante dificuldade, vão experimentar a mesma sensação na Infraero, simplesmente sem nenhum aumento de custo para os clientes, para as empresas aéreas e para os passageiros, o que vai haver é um aumento na receita, porque esse valor será incorporado à tarifa.

Sobre as concessões existentes, existe um contrato em vigor. O contrato, obviamente, tem um equilíbrio pactuado e tem que ser respeitado.

O que vai acontecer com uma alteração de tarifa para cima, na medida em que você zera o Ataero e aumenta a tarifa dos aeroportos concedidos? Um reequilíbrio econômico-financeiro em favor da União.

Na prática, para os concessionários, isso vai ser um jogo de soma zero. Eles vão repassar esse excedente de tarifa de volta para o FNAC, a título agora de outorga, como forma de reequilibrar o contrato. Então, para eles é um jogo de soma zero, para os passageiros e empresas aéreas nesses aeroportos também não há nenhuma alteração.

Um outro ponto importante é com relação às novas concessões. Para essas, sim, já há diferença e se passa a viabilizar muitas opções de políticas públicas que são interessantes.

Hoje, com a receita aeroportuária como está, sem a incorporação da Ataero, menos aeroportos são viáveis, e os que são viáveis têm um valor presente líquido - como tecnicamente se chama na hora em que você vai precificar um ativo para fazer o leilão - mais baixo do que teria com essa tarifa incorporada.

Então, o que está acontecendo já nessas quatro concessões que estão sendo estruturadas e que já tiveram aprovados seus estudos de viabilidade pelo TCU - estamos agora num momento de audiências públicas - e em eventuais futuras concessões, tanto concessões federais como eventuais concessões por Estados ou Municípios?

A projeção do fluxo de caixa de receita vai ser substancialmente aumentada pela incorporação disso na tarifa, e isso fará o valor presente desse ativo ser maior, ou seja, quem for bidar por esse ativo vai pagar mais à União por ele. O efeito disso é uma antecipação de receita por parte do Governo. Vai ser um ativo que vale mais nos quartos de aeroportos. E aqui, na hipótese de a outorga ser paga linearmente, como são as outorgas até hoje, teríamos um comportamento de recebimento de receitas pelo Governo na forma da linha verde, ao passo que a receita do Ataero cresce na forma da linha azul. Aqui estamos supondo um prazo de cerca de 20 a 30 anos de concessão.

Na prática, para as novas concessões, tanto federais como estaduais e municipais, isso funciona como uma antecipação de receita que é muito bem-vinda no cenário econômico que o País está vivendo hoje. Então, vislumbramos que essa é uma medida extremamente positiva, sem nenhum efeito negativo para nenhum usuário dos aeroportos, e permite que mais recursos gerados pelo setor, que é autossustentável, continuem dentro do setor e estejam investidos diretamente nesse setor.

Com essa fala, eu encerro o primeiro capítulo da incorporação da Ataero, já me colocando à disposição para eventuais dúvidas que possam surgir.

A segunda - vou tentar ser bem rápido - é uma alteração bastante pontual na lei de criação da Infraero, que diz que a atribuição prevista no *caput*, a atribuição de exploração de aeroportos, no caso,...

(Soa a campanha.)

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - ... poderá ser realizada mediante ato administrativo ou por meio de contratação direta da Infraero pela União, nos termos de regulamento.

Aqui, de forma bem simples - esse é o único eslaide em que vou falar sobre isso -, o objetivo é aproximar o padrão regulatório dos aeroportos que são explorados pela Infraero dos aeroportos que são operados mediante concessão.

Os contratos de concessão são de amplo conhecimento de todos e trazem prazo, metas, obrigações de investimento, qualidade de serviço; têm garantias para os dois lados, direitos e deveres tanto do contratante quanto do contratado. Enfim, têm um amplo regramento que vai determinar como se dará a exploração daquele ativo.

A outorga que a União dá para a Infraero hoje é uma portaria, um instrumento bastante precário que tem basicamente um artigo que diz: "Outorga-se à Infraero a exploração desse aeroporto". Não traz prazo, não traz obrigações de investimento, não traz garantias, não traz nada disso.

Na prática, ao se contratualizar a relação com a Infraero, ela passa a ter não um ativo físico, porque o ativo físico continua sendo da União tanto dos aeroportos concedidos como da Infraero, todo ativo físico é de propriedade da União, mas ela passa a ter como ativo um fluxo de caixa projetado...

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Estou dando mais cinco minutos para que V. S^a conclua.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - Vou tentar acelerar, para falar da parte mais importante.

Ela passa a ter recebíveis garantidos e, com isso, a ter maior facilidade na captação de recursos, seja por meio de financiamento, seja por meio de parceria com a iniciativa privada. Então, basicamente, possibilita que a outorga para a Infraero se dê pela União, por meio de contrato.

Passando ao último ponto - gostaria de ter mais tempo, mas acho que nos debates haverá a possibilidade de esclarecer mais dúvidas -, a restrição que temos hoje está posta no Código Brasileiro de Aeronáutica. Pelo menos quatro quintos do capital com direito a voto tem que ser pertencente a brasileiros. Entendemos que são regras bastante restritivas à participação e limitam várias opções para a indústria aérea brasileira.

Em um breve comparativo com outros setores produtivos no Brasil, podemos ver que vários setores de extrema importância, extremamente estratégicos, não têm esse tipo de restrição. Os dois últimos que ainda têm, que é o setor de imprensa e o de transporte aéreo, e parte de saúde, se não me engano foi no ano passado que houve alteração legislativa permitindo a exploração do capital estrangeiro nesse setor.

Podemos ver que inclusive em aeroportos não há restrição. O aeroporto de Guarulhos e o aeroporto de Brasília, que são extremamente relevantes, podem ser adquiridos por pessoas que nasceram em outros países. Continua sendo uma empresa brasileira, pagando tributos no Brasil, sujeita às normas brasileiras, regulação brasileira, mas sem preconceito - digamos - com a origem do capital.

Hoje vemos o transporte aéreo como o mais restrito de todos, em uma comparação mundial que também nos coloca entre os países mais restritos do mundo em relação a capital estrangeiro em empresas aéreas.

Um pouco sobre o que a Organização Internacional de Aviação Civil (ICAO) diz sobre isso. Ela tem mudado a forma de verificação de nacionalidade das empresas aéreas. O Ricardo Catanant, da Anac, participa comigo do painel, na ICAO, que trata disso.

A ICAO tem mudado a forma de como se deve aferir se uma empresa é nacional ou não. O critério antigo era esse que temos aqui, de propriedade e controle. Hoje, o critério que importa para a ICAO é quem tem o controle regulatório sobre aquela empresa e onde ela tem a sua sede principal.

Nesse critério, empresa brasileira seria uma empresa com sede no Brasil, que emprega no Brasil, paga impostos no Brasil e está sujeita ao controle regulatório da Anac e demais órgãos do Governo que regulam o setor.

Aqui, alguns pontos para os quais eu queria chamar a atenção.

Primeiro, uma distinção muito importante que causa mais confusão e que mais dificulta o entendimento do tema: distinção de permissão de capital estrangeiro com cabotagem.

Cabotagem é uma liberdade do ar que nós não praticamos e nem defendemos a prática. Somos contrários à permissão de empresas estrangeiras operarem rotas domésticas no Brasil. É muito importante fazer essa distinção.

Capital estrangeiro é permitir que alguém que nasceu em outro país monte uma empresa no Brasil, pagando tributos aqui, continuando com a regra de que só pode operar com tripulação brasileira em todos os seus serviços domésticos. E é isto que defendemos aqui: ampliação do capital estrangeiro com todas essas restrições.

E alguns pontos que pouca gente sabe. Esses limites à capitalização das empresas se aplicam, na prática, mesmo dentro do Brasil e por brasileiros. Que efeito pouca gente conhece dessa restrição que temos hoje? Uma empresa brasileira não pode abrir capital na Bovespa e ser do novo mercado, porque, quanto ao capital que está no *free float*, na Bovespa, não se consegue comprovar diariamente se quem tem esse capital é um brasileiro ou um estrangeiro. Então, por mais que ele esteja cem por cento na mão de brasileiros, não se consegue comprovar isso. Logo, a financiabilidade das empresas de transporte aéreo se torna muito mais onerosa, muito mais difícil, dados esses limites.

Que alternativa as empresas aéreas hoje têm nesse sentido? Lançar ações sem direito a voto ou até 20% das ações, o que não permitiria se enquadrar, por exemplo, no novo mercado, que é o melhor nível de governança da Bovespa.

Outro ponto bastante relevante que também não é amplamente discutido é que essa restrição não se aplica apenas às empresas regulares.

(Soa a campanha.)

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - Existe um custo regulatório enorme porque cerca de 700 empresas - na última vez em que eu levantei, não sei como está hoje - de táxi aéreo e aeroagrícolas todas sofrem essas restrições de não poderem ter capital estrangeiro.

Outro ponto que eu gosto de levantar é que tudo que se cobra de nós que estamos trabalhando no setor, que são preços menores, mais cidades servidas, melhor qualidade do serviço - e por aí vai -, são itens em que a concorrência é muito bem-vinda para trazê-los. E de certa forma é incongruente ao mesmo tempo querer isso e impor uma barreira tão forte à entrada no setor, que é o limite de 20% para capital estrangeiro, num cenário de globalização em que cada vez mais capital não tem pátria. Isso é muito importante.

Por fim, existe a discussão dos 49% mais reciprocidade, que é o que está posto no texto original da MP, que é a permissão para 49% de capital estrangeiro mais a autorização para que o Governo celebre acordos com outros países, mediante reciprocidade elevando esse limite, versus - como podemos ver em várias emendas que já foram apresentadas - o fim dessa restrição, o fim do preconceito com relação à origem de capital.

Entendemos, como posição de Governo, que os 49% mais reciprocidade é um avanço positivo, que é o que foi proposto originalmente, mas apoiamos as emendas que defendem os 100% de capital estrangeiro e o fim desse tipo de restrição.

Talvez o exemplo mais recente de entrada de empresa aérea grande no Brasil seja o da Azul. Na época, eu trabalhava na Anac, exatamente no setor que verifica a questão de participação de capital estrangeiro.

Creio que a entrada da Azul, e não só da Azul, qualquer empresa que entre no setor, atraindo novos investimentos, gerando mais empregos e operando novas rotas, é sempre muito bem-vista por nós.

Na prática, a Azul só pôde ser autorizada a operar no Brasil porque David Neeleman, seu sócio, estava no País quando nasceu. A família dele é americana, ele mora nos Estados Unidos. Se não fosse essa cédula de identidade, nós teríamos proibido a Azul de entrar em operação e hoje não teríamos uma empresa a mais, operando mais rotas. É importante ressaltar isso.

Por fim, as principais preocupações

Fala-se que é um setor estratégico. Eu questiono se outros setores, como bancos, Telecom e setor elétrico não são, porque não há esse tipo de restrição.

Quanto à questão de soberania, é muito importante dizer que o argumento de mobilização em caso de guerra, esse tipo de coisa, desde o advento do *leasing* as aeronaves não são mais de propriedade das empresas aéreas. Então esse é um argumento que perdeu o seu objeto.

A questão do emprego é uma preocupação muito relevante para todos, mas entendemos que fazendo a distinção entre o que é o objeto da discussão e a liberdade do ar, o que é o objeto da discussão e o capital estrangeiro, essa medida só aumenta a geração de emprego e de renda no Brasil.

E, por fim, com relação à concorrência, isso é ruim para quem não gosta de concorrência, que é muito positiva, já que vai se dar em igualdade de condições. São empresas montadas no Brasil com as mesmas restrições.

O último comentário que eu queria fazer, e depois fico à disposição para os debates, é que, em todos os debates, em todos os fóruns de que já participei nesses doze anos em que se discute esse assunto, nós sempre vemos uma boa representação das empresas aéreas. E isso é fundamental. Nós temos que nos preocupar com isso. Sempre vemos uma boa representação dos empregados, do sindicato dos aeronautas e aeroportuários, uma vez que é extremamente importante a questão da geração de empregos. E, infelizmente, não vemos como gostaríamos a representação dos consumidores. É uma preocupação mais difusa, mais diluída, não tem uma representação tão forte, mas é nossa obrigação, como Governo, como Congresso Nacional, pensar no que é positivo para os consumidores, que nunca têm um microfone para se manifestar a respeito de como enxergam isso e o que desejam. Entendo que essa é uma obrigação nossa.

Com isso eu encerro e fico à disposição para o debate.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Agradeço ao Sr. Rogério Teixeira Coimbra, do Ministério da Aviação Civil, que hoje é uma Secretaria Nacional do Ministério dos Transportes.

Comunico que vou passar a Presidência para o nobre Deputado Zé Geraldo.

Haverá uma reunião agora, no Ministério do Meio Ambiente, e eu tenho que ir para lá. Antes disso, quero reafirmar as minhas preocupações com relação à abertura de capital de 49 ou mais. O que isso significa para a empregabilidade brasileira? Há a possibilidade de abrimos mais voos locais? Vamos abrir mais empresas no País para operar e gerar mais empregos?

Depois vou verificar o vídeo e a transcrição desta reunião e gostaria de conhecer essas preocupações.

Com relação ao direcionamento à TAM no tocante à reciprocidade, esse tema tem que cair, na minha visão pessoal. A única empresa que tem 100% é a TAM, a LAN. E não é possível fazermos uma medida provisória para atender a uma empresa. Nós temos que discutir essa questão com toda a clareza que ela demanda, além de verificar algumas questões que poderiam resolver a crise da Gol. Se nós conseguirmos resolver a crise de todo mundo, beleza! E não resolver a crise de uma só. A crise é principalmente dos coitados dos usuários brasileiros, que estão pagando passagem a um preço altíssimo, principalmente quando chega a proximidade do voo. Preferem voar com o voo vazio, sem ninguém, e fazer com que uma passagem que custa pouco mais de R\$200 para São Paulo ou para o Rio de Janeiro valha R\$2 mil. E as pessoas ficam sem condições de voar de última hora.

Temos de debater esse assunto, porque isso é um absurdo, além da reserva de mercado para algumas cidades. Estão aqui meu nobre Deputado de Belém do Pará e meus nobres Senadores do Acre e de Roraima. Há dificuldade de voo para Boa Vista, com carestia em torno da passagem. O preço é tão alto que é muito mais razoável ir à Europa e dela voltar do que rodar dentro do Brasil.

Então, precisamos discutir essa situação com toda a clareza, com toda a objetividade.

Vou sair, mas quero ouvir, por dez minutos, o Tenente-Brigadeiro do Ar Carlos Vuyk.

Já conversei bastante com a Anac. Mais ou menos estamos em sintonia nessa discussão. Vou verificar depois as falas pelo vídeo.

E também há o Thiago, Diretor Financeiro e de Serviços Compartilhados da Infraero.

Conversei muito com o Gustavo Vale. Sei mais ou menos as posições da Infraero.

Tenho a certeza de que o Zé tem discutido muito esse assunto. Então, vamos ter tranquilidade para ver isso.

Como não ouvi ainda a Aeronáutica - não tivemos tempo para ouvi-la -, vou deixar o Ministro esperando um pouco.

Vou ouvi-lo, durante o seu tempo, ouviu, Tenente-Brigadeiro? O senhor dispõe de dez minutos, prorrogáveis por mais cinco, como concedi para o nosso nobre representante do Ministério da Aviação Civil.

E já vou transferir a Presidência para o Zé Geraldo.

O SR. CARLOS VUYK DE AQUINO - Exmo Sr. Senador Hélio José, Exmo Sr. Deputado Zé Gerado, companheiros de Mesa, Srs. Comandantes aqui presentes; representantes de empresas, senhoras e senhores, muito boa tarde!

Minha participação nesta tarde aqui será bastante simples. Não vou precisar dos dez minutos, ouviu, Senador? Vai ser bem rápida. Nem tenho eslaide.

É muito singela a nossa propositura aqui, que é a de agregar como emenda a essa medida provisória a possibilidade da transferência ao Comando da Aeronáutica e ao Ministério da Defesa da subsidiária que tenha como objeto a navegação aérea.

Por que estamos com essa propositura? Hoje, o Comando da Aeronáutica, constitucionalmente responsável pela atividade de controle de tráfego aéreo, ou seja, pela navegação aérea em si, executa aproximadamente 85% de toda a atividade de controle de tráfego aéreo no Brasil. Constitucionalmente, existe a possibilidade de concessão e de permissão para a prestação desse mesmo tipo de serviço. A Infraero é a empresa que detém a capacidade também do provimento desse serviço. O provimento desse serviço vem lá atrás, do ano de 1997, quando a empresa Telecomunicações Aeronáuticas S.A., àquela época integrante do então Ministério da Aeronáutica, foi, por decreto, passada para a Infraero.

Dentro das análises, no momento em que a Infraero busca se reorganizar administrativamente através de sua administração central, havendo também a criação de suas subsidiárias - e uma das subsidiárias a serem criadas pela Infraero é a Infraero Navegação Aérea -, pegar-se-ia essa subsidiária, para se voltar ao Comando da Aeronáutica.

Quais são as grandes vantagens que percebemos em conversas, principalmente com a Infraero, que é a grande executora dessa atividade? Navegação aérea não é o negócio da Infraero. O negócio da Infraero é infraestrutura aeroportuária. Como 85% do controle de tráfego aéreo, da navegação aérea, está no comando da Aeronáutica, nada mais lógico do que essa empresa retornar à lide do Comando da Aeronáutica - hoje Ministério da Defesa, através do Comando da Aeronáutica - e dar continuidade à execução das atividades hoje feitas pela Infraero.

Lembro que não haverá nenhuma perda de emprego, não haverá nada. Toda a estrutura desse pessoal que está hoje na Infraero vem junto com a empresa, e o Comando da Aeronáutica agregaria uma série de atividades dentro da empresa, o que desoneraria uma série de partes do orçamento, principalmente no que podemos dizer a respeito de investimentos no setor, suporte logístico da estrutura e uma parcela da área operacional.

Então, de uma maneira geral, nós teremos, de forma integrada, uma capacidade muito maior de investimento, principalmente nas estruturas hoje geridas pela própria Infraero. Essas estruturas estão muito mais em cidades pequenas, que geram pouco tráfego, e, conseqüentemente, geram menos recursos; isso dificulta que a empresa obtenha recursos para investir em tecnologia e que estejamos, realmente, em níveis compatíveis com a necessidade da aviação civil brasileira nos dias de hoje.

Nossa visão é de que, ao agregarmos essa empresa, teremos a garantia da prestação do serviço, a garantia do investimento dentro das atividades voltadas para a navegação aérea e a garantia da manutenção de toda a estrutura. Essa é a grande propositura para que nós tenhamos um novo modelo de gestão, em que aquele que tem vocação para o tipo de negócio realmente esteja gerindo o negócio.

Portanto, consideramos muito relevante e oportuna a sugestão de agregar a essa medida provisória a possibilidade de transferência da subsidiária de navegação aérea de volta ao Comando da Aeronáutica.

Era o que eu tinha para colocar, muito rapidamente. Ficarei, evidentemente, aqui, totalmente à vontade para responder às perguntas que porventura venham a ser feitas pela audiência ou através da internet.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) - O próximo orador é o Thiago Pereira Pedroso, Diretor Financeiro e de Serviços Compartilhados da Infraero.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Obrigado, Deputado. Boa tarde. Boa tarde, senhoras e senhores, indústria, passageiros, todo mundo que está aqui conosco.

Eu gostaria de falar especificamente sobre os artigos que tratam da Infraero.

Creio que o Rogério já explicou bem a MP como um todo. Eu só queria, então, concentrar este tempo para discutir dois deles, que afetam, de maneira mais direta, a Infraero.

O primeiro deles é a incorporação do Ataero à tarifa. O cenário das concessões trouxe para a Infraero - o que todo mundo já falou aqui também - uma perda de arrecadação muito grande. Até 2011, o setor operava por um monopólio público em que a Infraero detinha praticamente 98% do mercado. Isso gerava para nós um faturamento de praticamente R\$4 bilhões por ano. Com a entrada das concessões, com a introdução da concorrência no setor, perdemos cerca de 50% desse mercado e praticamente R\$1 bilhão por ano, considerando o número de 2011; se atualizássemos isso a valores de hoje, veríamos que o buraco na receita é muito significativo na empresa.

Em contrapartida, como o Rogério mesmo havia dito, não conseguimos enxugar as despesas no mesmo valor, no mesmo montante. Conseguimos controlar e reduzir todas as despesas que chamamos de gerenciáveis, que são de serviços contratados, de gestão de material, de estoque e de aquisição de novos equipamentos, mas não temos uma gestão integral no nosso pessoal. Nós temos um hoje um excedente na empresa oriundo dos empregados desde os aeroportos concedidos que não foram absorvidos pelas concessionárias, que retornaram, portanto, para a empresa, que hoje oneram a nossa folha. Temos um programa de desligamento em curso para resolver esse problema pontual e estamos buscando de recursos para financiamento tanto no Governo, como fora dele, para conseguirmos tornar a empresa, de novo, sustentável.

Parte, então, desse resultado ruim das concessões na empresa, que foi o impacto financeiro, nasce desse projeto de reestruturação que a MP traz. A lógica de remuneração no setor aeroportuário sempre foi baseada numa lógica de rede: não adianta nada eu sair de um aeroporto que relativamente seria barato e pousar num outro aeroporto se, para eu voltar dele depois, a tarifa poderia ser muito cara. Então, o setor sempre foi regulado por meio de uma lógica sistêmica de tarifa, para que a operação de ida e volta dos voos tivesse um preço módico, um preço adequado para todos os passageiros. No limite, se não fosse assim, teríamos aeroportos de grande porte, como Guarulhos ou Brasília mesmo, com tarifa tendendo a zero, por conta da grande participação de receita comercial nesses aeroportos, mas, para o passageiro retornar de aeroportos de pequenas capitais ou de interior, tanto das Regiões Sul e Sudeste como da Região Norte, teria que pagar valores perto de R\$100, R\$150 de tarifa de embarque. Então, sempre preferimos uma lógica sistêmica de regulação tarifária no setor: que todo mundo pague uma quantia módica, para que tenhamos um subsídio cruzado por dentro do setor, em que os aeroportos mais superavitários financiassem os aeroportos menos superavitários ou mais deficitários.

Esse modelo teve uma ruptura com o modelo de concessões porque a Infraero perdeu as suas grandes vacas leiteiras, perdeu os grandes aeroportos da rede, que sustentavam a maioria dos pequenos. Perdemos Guarulhos, Galeão, Brasília, Viracopos, Cofins e Natal, o Augusto Severo, que geraram aquele déficit de cerca de R\$1 bilhão/ano.

Para resolver isso, portanto, dado que a empresa passou a ter um déficit operacional, precisávamos partir para uma revisão tarifária, precisávamos rever o custo da operação naquele setor, porque ela não mais remunerava a rede de que a Infraero dispunha. Para que não onerássemos o passageiro, para que não onerássemos a indústria, adotamos essa medida

de incorporação do Ataero à tarifa. Estamos, portanto, fazendo a revisão tarifária, estamos, de novo, trazendo o setor para uma autossustentabilidade - os operadores delegados, os aeroportos públicos, como o Rogério falou, e a Infraero, que ainda é detentora de 50% do mercado e 60 aeroportos -, estamos tornando o setor sustentável e, de novo, deixando que ele financie a si mesmo, sem qualquer necessidade de recursos da União ou de terceiros.

O objetivo era que isso não onerasse o passageiro e não onerasse a indústria, porque sabemos que o momento econômico não é, de fato, fácil. É um momento complicado para todo mundo, e precisávamos reequilibrar as contas de metade do setor aeroportuário sem desfalcar a indústria e sem desfalcar o passageiro.

Já tivemos reajustes de tarifas de navegação, de tarifas aeroportuárias nos últimos anos, e não havia mais espaço para brigar por isso. Por isso decidimos resolver por meio do Ataero, especialmente pelo fato de a outorga das concessões ser hoje os recursos mais importantes do fundo, ser hoje os recursos mais importantes para o reinvestimento no setor.

O Ataero dentro da tarifa - também respondendo a participante que já enviou a colaboração - vai ajudar ainda mais o desenvolvimento do setor. Ele fica obrigatoriamente dentro dos aeroportos. Como o Rogério falou também, explicando a tarifa de embarque, que é mais fácil de entender, aqueles 35% que vinham para o fundo para um dia voltarem para o fundo, para o aeroporto vão ficar diretamente no aeroporto. Então, estamos investindo diretamente nos 60 aeroportos da rede Infraero e nos mais de 60 aeroportos delegados a Estados e Municípios, que hoje também já operam a aviação regular. Isso é investimento no setor, é dinheiro direto no desenvolvimento da malha.

Para terminar, o Ataero foi inclusive utilizado pela empresa, ao longo dos últimos anos, para situações de contingenciamento de recursos. Em 2014, nós tínhamos uma necessidade muito grande de entregas de obras da Copa do Mundo e uma situação orçamentária e financeira muito descasada. Apesar de haver aprovação legal na lei, nós não tínhamos o destaque financeiro na mesma monta.

Como tínhamos obrigações financeiras de investimento de grandes valores, precisamos utilizar parte desse recurso do Ataero para honrar esses compromissos. Isso está devidamente anotado em todos os balanços da companhia. Isso é público, sempre foi fruto de discussões tanto com órgãos de Governo como com órgãos de controle. Estamos em discussão com o TCU a esse respeito. É um processo em que precisamos resolver o passivo, precisamos resolver esse fruto de utilização do Ataero de 2014 até o final deste ano, porque, a partir do ano que vem, o Ataero, já incorporado à tarifa, passa a ser de novo recurso da Infraero, passa a ser de novo recurso do setor. Essa discussão está andando. Nós estamos adotando as medidas necessárias para resolvermos esse passivo, sabendo que o futuro já está resolvido, que o Ataero, dentro da companhia, com os recursos de que precisamos para fazer o programa de desligamento, traz de novo o setor para a autossustentabilidade que sempre quisemos.

Acho que sobre o Ataero é basicamente isso.

Eu queria falar rapidamente também sobre o art. 3º, que trata da possibilidade de atribuição de aeroportos à Infraero por meio da contratualização.

Hoje, como o Rogério também já falou, os aeroportos são atribuídos por meio de portaria. A Infraero recebe um aeroporto para operar sem qualquer garantia de prazo, sem qualquer garantia de tempo, sem poder utilizá-lo no seu balanço para processos de alavancagem, para operações de mercado. Ela se equipa, contrata pessoas, adquire equipamentos, enfim, monta uma operação para operar aquele aeroporto, e pode perder a qualquer momento. Isso aconteceu com seis aeroportos que já foram concedidos, e queremos chegar agora a uma condição de concorrência em que possamos, de fato, brigar pelos passageiros e pelas aeronaves, com os nossos aeroportos concedidos.

Nós estamos, às vezes, na mesma cidade em que eles estão e não temos a mesmas condições de mercado. Nós temos essa precariedade na atribuição da infraestrutura aeroportuária e não conseguimos alcançar os mesmos meios de financiamento e ter a mesma garantia e a mesma segurança jurídica. Isso é muito mais uma medida de aprimoramento regulatório, uma medida que tenta colocar a Infraero no mesmo patamar de concorrência dos aeroportos concedidos, para que possamos brigar em condições iguais, para que possamos, de fato, operar no mercado competitivo, no setor cada vez mais eficiente e que busca cada vez mais ampliar a malha, ampliar a rede e atender melhor o nosso passageiro.

(Soa a campainha.)

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Então, é uma medida que garante segurança jurídica, previsibilidade e que me concede o direito de procurar parcerias comerciais.

Como agora eu tenho essa segurança e essa previsibilidade por um prazo determinado, eu consigo atrair parceiros comerciais de longo prazo, eu consigo conceder grandes áreas de aeroportos para parcerias comerciais plenas, em que a pessoa ao meu lado não é mais um mero fornecedor. Eu consigo fazer operações de mercado, sendo que isso agora tem uma garantia de estar no meu balanço, de estar no meu rol de ativos a serem explorados por determinado tempo. Eu

consigo fazer operações de mercado, eu consigo trazer sócios estratégicos, se for de meu interesse, eu consigo, inclusive, pensar no lançamento de ações em bolsa. Isso faz parte de toda a reestruturação societária por que passa a Infraero. Nós agora pretendemos atuar cada vez mais como uma empresa de mercado, buscando todos os meios que o mercado fornece. Então, acho que o financiamento privado, a atração de parcerias privadas vem muito no sentido do que queremos para o setor, que é mais concorrência e mais eficiência.

Era o que eu tinha a dizer sobre a MP.

Por fim, eu queria só comentar sobre três medidas que são vistas com bons olhos pela Infraero e que eu acho que vêm atender aos interesses do setor.

Uma delas permite que o operador aeroportuário remova aeronaves, equipamentos e tudo aquilo que estiver no sítio aeroportuário atrapalhando a operação. Hoje, existe o problema de uma lentidão muito grande que pode onerar sobremaneira tanto a infraestrutura quanto a própria operação. Eu corro o risco de fechar aeroportos, como aconteceu há pouco tempo em Campinas, porque eu não tinha condição de celeridade para a retirada de alguns equipamentos e de algumas aeronaves.

O que a emenda propõe é a autorização para que o aeroporto faça essa remoção e, depois, busque o reembolso dessa operação pelo operador daquela aeronave, pelo operador daquele equipamento. Entendemos que tal medida traz agilidade e eficiência ao setor e pode baixar os custos e aumentar a competitividade do País.

A segunda emenda possibilita a operação da Infraero ou de suas subsidiárias no exterior, além do Brasil.

Na proposta de reestruturação societária, que até o Brigadeiro Aquino comentou, existe uma perna de prestação de serviços. Essa perna chamava-se, à época, Infraero Serviços. Hoje, é uma empresa com o nome de Asas. Ela é feita por meio de uma parceria com um grande operador internacional, que é o operador de Frankfurt, a Fraport, e tem como um de seus objetivos sair do Brasil também.

Hoje, nós temos, aqui, no mercado da América Latina, uma demanda muito grande por capacitação, por treinamento, por prestações de serviços melhores. Pretendemos atender não apenas o Brasil, mas também esse buraco de mercado na América Latina. Seria muito interessante que essa alteração viesse a ocorrer, a fim de gerar a oportunidade de mercado de novos negócios, para que voltássemos a buscar novos clientes dentro do País e fora dele.

E a terceira é a emenda que o próprio Brigadeiro citou, que permite que a subsidiária de navegação aérea que agora está sendo criada seja transferida ao controle do Comando da Aeronáutica, no Ministério da Defesa. Como ele mesmo disse, meu negócio é aeroporto; meu negócio não é navegação aérea.

Lá atrás, por um encontro de contas, o aeroporto era mais superavitário do que a navegação aérea. As tarifas de navegação aérea sempre foram um pouco mais acanhadas que as aeroportuárias. Decidiu-se que parte da navegação aérea seria incorporada à Infraero, para que não precisássemos fazer um reajuste severo no setor. Os aeroportos bancavam a navegação por muito tempo. Hoje, como vocês puderam ver, não existe mais essa gordura, não existem recursos suficientes capazes de absorver essa outra atividade, e, como não é o foco, como não é a atividade principal da Infraero, preferimos adotar essa separação de negócios, em que o Comando da Aeronáutica opere aquilo de que entende bem, que é navegação aérea, e coloque a malha toda, o sistema inteiro dentro de uma de um chapéu só, porque, hoje, parte é da Infraero e parte é do Comando da Aeronáutica. Conseguimos, então, também pensar numa sustentabilidade sistêmica desse setor de navegação aérea, agora nas mãos do comando, e que a atividade aeroportuária fique concentrada, priorizada e com todos os recursos orientados na Infraero para isso. Eu consigo um pouco mais de foco, mais eficiência e novos negócios também no aeroporto.

Acho que é isso, Deputado, o que eu tenho a dizer. Fico também à disposição para qualquer pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) - Certo.

Bom, o quarto e último inscrito é o Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Boa tarde a todos.

Exmo Sr. Deputado Zé Geraldo, caros membros da Mesa, em minha fala, vou me abster ao ponto relativo à possível abertura de 100%, ou 49%, nos termos propostos pela Medida Provisória, de abertura ao capital estrangeiro.

Vou tentar ser breve. Eu trouxe uma apresentação que faz algumas reflexões que eu gostaria de compartilhar com todos, e vou privilegiar fundamentalmente a fase de debates.

Um contexto, um panorama geral sobre a aviação, onde se insere a aviação. Nós temos um mercado cada vez mais global. Um dos maiores estudiosos da aviação, Rigas Doganis, afirmou, em dado momento, que é o mais internacionalizado dos

mercados e o mais fechado deles, por uma série de regras que vêm de 80 anos e que são mantidas, inclusive em nossa legislação e em que ora se discute uma possível abertura.

Nesse contexto, a aviação atua como um fator indutor da globalização, que está em constante adaptação para atender a demanda gerada, que gera integração social, desenvolvimento econômico e em que o fluxo de passageiros decorre justamente da globalização e gera mais demanda. É um círculo virtuoso. A própria OCDE aponta que 40% do comércio mundial participa da cadeia do transporte aéreo em termos de valor, e não de volume, é claro.

Trago também uma frase interessante da Organização Mundial de Turismo, que é um elo da cadeia. O Rogério Coimbra há pouco mencionou os consumidores e seu interesse nesta discussão bastante polêmica, e os turistas como um mercado potencial gigantesco. A 20ª Assembleia Geral da Organização Mundial do Turismo confirmou o transporte aéreo como uma chave para o turismo. E há uma aproximação muito grande agora dessa organização com a Organização da Aviação Civil Internacional, de que o Brasil inclusive faz parte.

Eu gostaria de fazer a breve leitura de um documento encaminhado pela UNWTO para a Oaci, em que se afirma que o transporte aéreo é elemento chave para o turismo. O crescimento extraordinário do turismo internacional nas últimas décadas é devido principalmente aos avanços do transporte aéreo com o aumento da classe média, prosperidade econômica, ao aparecimento de novas formas de informação e tecnologias da informação e às forças da globalização.

Em 2012, mais da metade de todos os turistas internacionais chegaram aos seus destinos de avião. De maneira similar, o crescimento do transporte aéreo está intrinsecamente ligado à expansão do turismo. A vasta maioria dos passageiros internacionais está viajando a turismo e, em muitos países, a aviação é chave para o desenvolvimento de seu turismo doméstico, como em locais insulares, onde só é possível se chegar de avião.

Além do mais, de maneira similar ao turismo, a aviação tem significativo efeito multiplicador na economia. Pesquisas sugerem que a aviação gera algo em torno de US\$539 bilhões, na renda global, diretamente, com o dobro desse montante em efeito indireto, gerando 48 milhões de empregos na indústria do turismo. O efeito multiplicador é significativo. É estimado que, a cada US\$100 de receita produzida pela aviação, se gera uma demanda adicional de US\$325, e, a cada cem empregos gerados pelo transporte aéreo, se gera uma demanda adicional média de 600 empregos em outras indústrias. A estimativa, portanto, dessa organização trazida para a Oaci é a de que, em 2030, o número total de turistas internacionais será de 1,8 bilhão.

Essa constatação e os questionamentos que eu gostaria de trazer, na forma de reflexões para este debate, são sobre como enfrentar os novos desafios que esse panorama nos traz de uma demanda crescente, de um mercado globalizado e da internacionalização dos serviços e do mercado de capitais, como foi muito bem pontuado pelo Secretário Rogério Coimbra.

Nesse sentido, e como resultado inclusive dessa aproximação da Organização Mundial de Turismo com a Organização Internacional de Aviação Civil, esse *working paper* apresentado para a 38ª Assembleia da Oaci, com as conclusões de uma reunião decenal - que ocorre a cada dez anos na Icao, da qual participaram mais de mil delegados e observadores, de mais de 131 Estados membros, e com 39 organizações internacionais -, estabelece, portanto, uma série de medidas e recomendações que a Icao vem trazendo, num esforço de maior liberalização, para que a aviação, mais e mais, possa dar conta dessa demanda crescente.

Então, há uma diretriz de liberalização de acesso a mercados e - no ponto que nos toca - de propriedade e controle de empresas aéreas. Esse *paper* diz, portanto, que os Estados devem dar continuidade à liberalização da propriedade e controle de acordo com as suas necessidades, através de várias medidas existentes, como a suspensão de restrições em acordos bilaterais ou outras recomendações pelo Oaci.

As nações, portanto - e é parte dessa recomendação -, reconhecem os benefícios da liberalização da propriedade e controle e a necessidade de adaptar leis e regulações, para alcançar as demandas do século XXI. Foi acordado que a Oaci deveria liderar o processo de facilitação, ao mesmo tempo em que garanta a segurança da aviação e das operações, os interesses de todos os envolvidos - os *stakeholders* -, incluídos os trabalhadores, e a necessidade de dar um segmento, como um processo evolutivo.

Nesse passo, eu gostaria de trazer aqui, para reflexão, o arranjo, o marco legal do setor nos últimos anos. A restrição do capital estrangeiro ainda é de uma lei de 86 - Código Brasileiro de Aeronáutica -, e, desde então, com a criação da agência, em 2005, e o seu estabelecimento, em 2006 - e desde antes -, uma série de medidas já vinham sendo adotadas, com o foco na promoção da concorrência. Então, em alguns eslaides a seguir, eu vou poder demonstrar isso.

Em função desse rearranjo do marco legal e de uma série de medidas que têm sido adotadas, já na esfera regulatória da agência, a abertura dos mercados internacionais, as bandas cujos preços, antes, eram enrijecidos... Havia bandas máximas e mínimas que as empresas poderiam cobrar nos mercados internacionais. E à época em que a agência, depois de instalada, discutiu a abertura total, a total liberdade para o mercado internacional, as empresas domésticas nos procuraram - as

empresas brasileiras -, dizendo: "Se vocês abrirem tudo isso, as empresas estrangeiras vão dominar nosso mercado, e nós vamos ser expulsas das rotas internacionais".

E o que nós vimos depois disso, como eu passo a demonstrar, é o oposto: as empresas brasileiras cresceram num ritmo ainda superior ao das empresas estrangeiras nesses mesmos mercados.

Nós tivemos grandes ganhos de eficiência. A taxa de ocupação média dos voos era em torno de 56%, e passamos para taxas de ocupação que hoje estão superiores, inclusive, a 80%; então um ganho de eficiência operacional de 41% em função da liberalização - liberdade de oferta, liberdades tarifárias, empresas especificarem seus serviços de acordo com a demanda do mercado.

Redução das tarifas. Esses dados são conhecidos de todos, mas nós passamos de um *yield* de 0,929 para 0,303. Portanto, uma redução de mais de 65 do quilômetro voado. E esses ganhos de eficiência notadamente foram repassados ao passageiro, na medida em que nós podemos demonstrar aqui que houve um grande decréscimo no valor das tarifas. Em 2002, não havia tarifas comercializadas com valor inferior - isso já corrigido pela inflação, portanto esses valores são comparáveis - a R\$100. Em 2015, essas tarifas responderam por 11,4%. Tarifas inferiores a R\$300, em 2002, eram na faixa de 11%, e hoje nós temos 57,5% das tarifas dos preços das passagens inferiores a R\$300. Esses gráficos demonstram isto: a linha azul é de 2002, e a dispersão disso, nas faixas de preços; e a linha vermelha é de 2015.

Passageiros transportados ao longo desse processo de abertura e de flexibilização. Nós incluímos mais de 80 milhões de passageiros no transporte aéreo. Suplantamos, como já foi dito aqui, inclusive, o modal rodoviário. Em 2015, o modal aéreo respondeu, em face do rodoviário, que está aqui representado, em cerca de 65%. Agora, em função da crise econômica, esse número tende a dar uma diminuída, mas nós ainda não temos esse número fechado.

Passageiros do transporte aéreo para cada 100 habitantes. Isso é a taxa de penetração do que nós temos aqui, e vejam os ganhos, portanto, representados desde 2002 até 2015. Mas há muito a melhorar, porque, comparando-se essa taxa de penetração com outros mercados internacionais, vejam os senhores: em 2009, segundo dados da McKinsey, o Brasil se encontra em face de outros mercados. Isso significa que o passageiro brasileiro, o cidadão brasileiro, o consumidor brasileiro ainda viaja muito pouco de avião.

E esse eslaide ilustra qual é o fim último, a última preocupação, os destinatários finais de todos os arranjos regulatórios e políticas aplicadas ao setor de aviação civil. É para os passageiros, os tomadores de serviços, os consignadores de cargas que os serviços são dimensionados, que as empresas estruturam seus serviços e os trabalhadores todos proveem e participam dessa cadeia importantíssima para a sociedade brasileira. E é com foco no passageiro, fundamentalmente, que nós trazemos essas reflexões sobre a possível abertura a 100% do capital estrangeiro.

Só para se ter uma ideia com relação à difusão, as empresas TAM, Gol, Azul e a Avianca respondem hoje por cerca de 99% do mercado doméstico. Então essas quatro empresas praticamente dominam o mercado doméstico.

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - E, no mercado internacional, elas estão assim distribuídas - aqui é uma ponderação com relação à participação das empresas brasileiras, que vêm crescendo ano a ano e que hoje se encontra na casa de 34%, e todas as demais empresas estrangeiras do restante do mundo que para cá operam nas rotas internacionais.

Então, vejam: como confirmação inclusive do que eu disse há pouco sobre a discussão enfrentada em 2009, de que a abertura, a possibilidade de que as empresas brasileiras pudessem livremente precificar e concorrer abertamente no mercado internacional com as empresas estrangeiras, sem essa proteção, digamos assim, das bandas tarifárias, isso não representou o fim das empresas brasileiras no mercado internacional. Pelo contrário, houve um crescimento delas em um movimento de consolidação.

Esse é meu último eslaide, e eu gostaria, portanto, de pontuar. Esses fatos, no nosso entendimento, demonstram serem inequívocos os ganhos trazidos ao setor em função desses rearranjos que vêm acontecendo e do marco legal em torno da aviação civil, que tem proporcionado maior crescimento do setor, mais passageiros transportados e diminuição dos preços. Depois disso, não seria hora, eventualmente, de o Congresso aproveitar essa oportunidade que temos e avançar mais um degrau nessa escada da evolução do setor em termos de arranjo legal?

Os benefícios que eu gostaria de pontuar e que nós enxergamos são resultados de estudos que colhemos sobre a mesma discussão que hoje acontece no restante do mundo. A Europa já anunciou que pretende discutir, ainda em 2016, a abertura também para o capital estrangeiro. Nos Estados Unidos, temos notícia também de que pretendem rediscutir a questão a despeito de, em 2009, já terem enfrentado essa discussão. Nós resgatamos estudos inclusive do MIT, e, na fase de debates, posso, inclusive, entrar em maiores detalhes sobre esses estudos que resgatamos, a repercussão e os argumentos que ora se levantam, inclusive com relação a possíveis efeitos decorrentes dessa abertura total.

Fundamentalmente, a MP, portanto, no nosso entendimento, representa uma redução de barreiras à entrada ao setor. Nós entendemos que é possível avançar para a completa eliminação desse limite e chegarmos a 100%, com as cautelas aqui, inclusive, que o Rogério Coimbra levantou, de que isso não significa a exploração por estrangeiros e empresas estrangeiras ao nosso mercado doméstico. Isso permanece, portanto, imutável. Não significa, portanto, cabotagem, e isso traria como benefícios a possibilidade de criação de novas empresas constituídas no Brasil. Não se fala, portanto, apenas em trazer investimentos possíveis e investimentos estrangeiros às empresas já estabelecidas, mas, eventualmente, de novas empresas.

Geração de empregos diretos e indiretos no País. Geração de renda e recolhimento de impostos no País. Novas alternativas - e isto é fundamental - de financiamento e capitalização de empresas já existentes, possivelmente menos onerosas, que é a questão do acesso ao capital global internacional. São fundos em que não é possível, por vezes, enxergar a titularidade e a nacionalidade dessas pessoas que lá estão.

Hoje, quando um grupo decide investir em dada empresa aqui estabelecida, nós, na agência, temos uma burocracia administrativa muito pesada e letárgica e subimos em todos os níveis da cadeia societária das empresas envolvidas na reestruturação para ver que sócios estão por dentro, a fim de verificar que está resguardado o limite de 20%. Isso representa, por vezes, um atraso que pode durar meses na análise de dado processo. Há o processo de algumas empresas que passaram por essa reestruturação, como é o caso da TAM, que observa, sim, os 20%, mas há uma engenharia societária tão robusta e pesada que isso levou meses, e meses representam recursos, enfim, e o esgotamento de possíveis investidores para as empresas nacionais. Então, há um custo administrativo muito pesado por trás dessa fiscalização do limite de 20% que hoje se exige que a agência faça.

Acho interessante aqui mencionar um estudo do GAO (Government Accountability Office), dos Estados Unidos, quando analisou essa questão da abertura do capital. Eles concluíram que o acesso ao capital internacional é crucial em momentos de dificuldade financeira e demanda reduzida - quiçá não estejamos aqui, neste momento inclusive.

Outros benefícios gostaria de mencionar antes de encerrar a minha fala: desconcentração de mercado, ampliação da concorrência, incorporação de novas tecnologias e serviços - a Anac também, neste exato momento, discute, em audiência pública, medidas de flexibilização de serviços para trazer mais concorrência e por que não as empresas *low cost*. As duas medidas correm paralelas e estão alinhadas com essa diretriz de maior concorrência, inclusive em novos serviços para os passageiros -, a ampliação de ofertas de voos, inclusive em localidades atualmente não atendidas. Esse foi um efeito verificado com a entrada das empresas *low cost* no mercado europeu e a vasta literatura sobre o assunto mostra que, quanto às localidades que não eram atendidas, essas empresas passaram a fomentar uma demanda inicial que depois foi seguida pelas empresas tradicionais inclusive. Então, a questão da limitação já não existe em outros setores, como colocou aqui o Rogério Coimbra, inclusive, no seu eslaide.

Uma comissão estabelecida, com a participação de vários especialistas e técnicos da aviação civil, inclusive do sindicato, decidiu, por votação da maioria dos seus membros, propor a eliminação completa da restrição do capital estrangeiro às empresas aéreas, e, em breve, esse projeto de lei deve ser encampado pelo Presidente do Senado. É uma tendência mundial, portanto, como já mencionei, já defendida por especialistas na Oaci e que representa uma desoneração do regulador, como eu havia mencionado também, com a complexa fiscalização dessa composição societária.

Por fim, uma desoneração do regulado, com a dispensa de prévia aprovação de alteração em atos constitutivos, o que é uma rotina que mantemos para controle justamente da participação de estrangeiros, o que, em alguns casos, inclusive, limita, como o Rogério também teve oportunidade de mencionar, a questão de investimento em Bolsa, no *Free Float*; como fiscalizar cada pessoa que ali adquira, se é estrangeiro ou não - e a fiscalização disso chega a ser impossível em dadas ocasiões.

Eu deixo, portanto, o restante do que eu poderia considerar aqui sobre o assunto para a fase de debates, Deputado, e encerro aqui a minha fala.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) - Como o nosso Regimento não permite que nós socializemos o debate entre os participantes, ele fica mais para ouvir os expositores e interagir com eles, já que não temos aqui um Parlamentar. Quer se inscrever para falar?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) - Não, quer ouvir mais um pedaço. A presença é menor de Senadores e Deputados.

Eu gostaria de fazer aqui um comentário e, pelo que percebi, talvez você poderia me responder. A primeira coisa é que todos os que estão aqui, que viajam pelos aeroportos, percebem que há uma reclamação muito grande pelo País afora do preço dos serviços que são prestados internamente nos aeroportos. É reclamação do cafezinho, é reclamação do pastel, é reclamação da alimentação, de todos os produtos que são vendidos nos aeroportos.

Eu, um dia, estava em Santarém, e fui tomar um café. As pessoas que estavam trabalhando lá estavam muito nervosas - o dono ou o arrendatário daquele estabelecimento, parece, naquele mês não iria conseguir pagar os compromissos.

Ou seja, o que origina esse custo tão alto desse serviço nos aeroportos? Aí alguém me diz: "É, Deputado, mas você sabe quanto é que aquele dono daquela farmácia paga de aluguel para a Infraero? Qual o custo?". E eu falei: Quanto? Ele me falou o valor, e eu não acreditei. Falei: Bom, tem razão de o produto ter que ser caro. Então, quando é que isso pode ou vai melhorar? Bom, essa é uma coisa.

A outra coisa é a nossa grande preocupação quanto a melhorar a aviação aérea nas regiões mais distantes do Brasil. Acho que tomar um voo daqui para o Rio, para São Paulo, até para Belém, que é mais caro... Mas, quando você começa a ir para os interiores, realmente nós estamos em uma situação difícil.

Por exemplo, esse final de semana, eu fui de Belém a Altamira, de Altamira a Santarém e Itaituba, lá no Estado do Pará. De Belém a Altamira é uma hora e vinte de voo, R\$700 a passagem. De Altamira a Santarém e Itaituba, mais uma hora e quarenta, R\$900 a passagem. Depois eu vim de carro, rodando. Santarém e Belém no domingo à tarde, R\$700. Isso em uma média, porque há passagens mais caras. Então, a minha pergunta é a seguinte: o capital internacional, as empresas de fora, tem algum interesse nesse mercado? Ou seja, o que nós vamos votar incentivará isso ou o capital internacional está de olho nas grandes rotas nacionais e internacionais?

Acho que nós precisamos observar e debater isso, porque senão vem uma LAN, vem não sei quem e quer o filé. E o Brasil, que é a sétima economia do mundo, tem um mercado impressionante. Os números nos mostram isso. Portanto, como é que a gente ajuda este País, ajuda essas regiões tão sofridas - o Norte do Brasil, talvez a Região Centro-Oeste? Eu percebo que as demais regiões também necessitam de ter os aeroportos organizados, e nós votamos uma lei subsidiária regional. No Pará são, se eu não me engano, 27 aeroportos escolhidos. E, na verdade, está tudo parado por falta desse recurso que foi retido, não foi repassado. Vocês vão argumentar que, se houvesse dinheiro, daria mais de um bilhão, e poderíamos estar...

Então, há algumas coisas que estão claras para nós, mas nem sempre parece que as regiões mais distantes são beneficiadas, mesmo quando você vota um subsídio, vota leis que venham a favorecer e o mercado invista.

Então, esta é, um pouco, a nossa preocupação e o debate que nós fazemos na política, porque, quando você ouve: "Poxa, Deputado, não pode. Paguei R\$1,2 mil na passagem de Altamira para Belém..." É verdade, pagou mesmo, naquele dia eu vi. Eu paguei mil e não sei quanto... Há uma reclamação, e, quando a crise aperta, o que as empresas fazem? Elas diminuem, tiram voos, e a corda estoura sempre do lado mais fraco. Essas regiões de novo passam a perder nesse sentido.

Queria que alguém fizesse um comentário, primeiro, sobre os serviços prestados nos aeroportos, que eu acho muito caros. Tudo o que você vai consumir em um aeroporto no Brasil tem um preço exorbitante, você chega a pagar R\$5,00 em um cafezinho ou em uma água mineral - é uma coisa fantástica!

Era esse o comentário que eu queria fazer.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Vou começar, Deputado, falando sobre a primeira questão e depois eu passo para o Rogério falar sobre preços de passagens, subsídio e disponibilidade de rotas.

Sobre a prestação de serviços nos aeroportos, o que, de fato, a gente tem encontrado em alguns lugares é que a concorrência por aquele espaço, por aquela atividade, é muito maior do que a demanda que a gente tem de áreas. Como é um processo público, ele precisa ser licitado, e a licitação por aquele aluguel acaba, de fato, alavancando um pouco o preço. E a pessoa tem de cobrar isso de alguém, ele não vai absorver esse prejuízo, vai tentar repassar isso para o consumidor.

Mediante ouvidorias, mediante a oitiva do passageiro, mediante o acompanhamento da opinião dos passageiros, a gente tem, cada vez mais, provocado a liberação de espaços e a disponibilização de novos espaços para serem licitados para o fornecimento desses novos serviços.

Então, se a gente acompanha que o preço do café, que o preço da camiseta, que o preço de qualquer serviço vendido no aeroporto está, de fato, descasado de um preço de rua, a gente procura reconfigurar o aeroporto de forma a fornecer mais áreas comerciais, para que a gente possa disponibilizar mais áreas, para que novos fornecedores entrem e para que a própria concorrência tente trazer aquele preço para um nível do de rua.

De fato, não parece ser racional mesmo a gente pagar preços tão caros por uma garrafa d'água ou por um café, que chegam a passar até os preços de *shopping*. A gente acredita que a melhor maneira de resolver isso é colocando, cada vez mais,

vendedores de café, vendedores de água, vendedores de camiseta, para que aquele ambiente tenha uma concorrência eficiente, para que a gente consiga, de fato, escolher onde a gente quer comprar, e, para que a pessoa consiga captar aquele passageiro, ele tenha uma competitividade bem interessante.

Então, a gente trabalha sempre em expansão, onde não existe mais área liberada, e na liberação de novas áreas para disponibilização, para licitação de novos serviços onde a gente já encontra pouco fornecimento e preços descasados do preço de rua, como a gente chama.

Eu acho que toda e qualquer opinião é muito bem-vinda, porque eu não consigo acompanhar todos os preços dos aeroportos, mas a nossa ouvidoria está muito alerta quanto a isso. Sempre que disparam um aviso desses, a gente procura reestudar dentro de casa para ver como a gente pode fornecer novos serviços a um preço mais competitivo, mais adequado.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - Se puder, vou falar um pouco sobre a questão da quantidade de voos, de preços no interior e de possíveis efeitos de interesse de empresas internacionais no mercado brasileiro.

Primeiro, há um ponto sobre o qual não adianta a gente criar ilusão, há um fato que pode ser atenuado, mas não há muito como combater, que é o fato de que uma empresa aérea tem uma estrutura de custo fixo alta e um custo marginal bem baixo.

Então, na prática, as rotas que têm mais passageiros dividindo o custo do voo tendem a ser mais baratas, na média, do que as rotas que têm menos passageiros com esse custo do voo. Entretanto, existe como atenuar essa diferença? Existe. Na minha visão, parte dessa solução está - mais uma vez, eu não preciso explicar todos os efeitos positivos da concorrência - em maior concorrência no setor.

E sempre surge a pergunta: quem garante que ao liberar capital estrangeiro vai ser criada uma empresa nova? Quem garante que vai acontecer? É meio difícil discorrer sobre isso, porque o futuro a gente não tem como prever exatamente, ninguém tem bola de cristal, mas eu acho que a gente pode olhar um pouquinho os movimentos recentes e ver as oportunidades que a gente já perdeu por essa restrição. Então, eu vou citar aqui três.

Há um tempo, quando a WebJet estava na sua crise financeira, a Ryanair estava com a intenção de adquirir o capital da WebJet e reestruturar a empresa - a Ryanair é uma empresa *low cost* muito conhecida no mundo inteiro. Esperou um tempo até ver se acontecia essa ampliação do limite de capital estrangeiro, não aconteceu, ela desistiu, e a Gol comprou a WebJet. Houve mais uma concentração quando poderia ter tido mais um *player* concorrendo.

No caso da Varig, quando estava em crise financeira, a LAN, que hoje adquiriu parte da TAM, tinha já até debêntures conversíveis em ações com a intenção de adquirir participação maior e ser mais um *player* de grande porte concorrendo, acabou não tendo essa possibilidade, retirou o time de campo. O que aconteceu também foi que a Gol comprou e houve mais um enxugamento de mercado, menos um *player* potencialmente.

A Trip, que era a maior empresa em termos de número de rotas regionais no Brasil, teve um aporte de capital de uma empresa chamada SkyWest, uma empresa americana focada exclusivamente em transporte aéreo regional. Ela tinha, de participação na Trip, 20% das ações com direito a voto e 100% das preferenciais, que é o limite que a legislação permite, e tinha a intenção também de aumentar a sua participação para explorar mercado regional no Brasil. Mais uma vez, o que aconteceu foi: não houve essa liberação, a Trip recomprou as ações dessa empresa e houve a fusão entre a Azul e Trip, mais um movimento de consolidação.

Então, eu não sei prever, com a aprovação da medida, quando e qual empresa vai vir e com que interesse, mas são muito nítidas as oportunidades que a gente já perdeu e o nível de concorrência que a gente poderia ter no mercado hoje, se a gente tivesse já feito esse dever de casa há um tempo.

Com relação à questão dos aeroportos pequenos, eu acho que há dois pontos para comentar de fato. Houve a questão do anúncio de investimentos nos aeroportos regionais, o programa não está parado, mas, de fato, o recurso está sendo muito menor do que o esperado. A gente teve a inauguração domingo, no Aeroporto de Santo Ângelo, de uma reformulação. Isso é um ponto que atrapalha muito, porque muitas vezes uma região não tem voo ou deixa de ter voo não só por interesse econômico de empresa aérea, porque não tem uma estrutura de contra incêndio adequada, não tem uma condição de segurança que permita que a Anac aprove aquele voo. Então, esse é um ponto que tem que ser atacado. E o outro ponto, como mencionado já pelo Deputado, é a questão do subsídio da aviação regional, especialmente com prioridade para a Região da Amazônia Legal, que está pendente também de regulamentação e dependendo, principalmente, da liberação de recursos para a gente atingir isso.

Acho que essas medidas todas cooperam para a melhoria desse ambiente que todo mundo quer ver, de maior universalização, preços mais baratos, concorrência saudável e um melhor atendimento do passageiro.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) - Mais alguém quer comentar?

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Obrigado.

Apenas em reforço ao já pontuado, com relação ao segundo ponto: regiões não atendidas e retiradas de voos. Nós temos sido procurados pelas Bancadas de Estados do Norte, Centro-Oeste e até mesmo do Sul.

Santa Catarina, recentemente, esteve conosco por conta da retirada de alguns voos, por uma dada empresa que explora aquele mercado.

Então, na nossa visão, a questão do capital estrangeiro, Deputado, e a questão da redução das dificuldades de financiamento vêm em benefício das empresas incumbentes que já estão instaladas no nosso mercado, além da questão de ampliar a concorrência, como já foi dito, trazer possíveis novos *players*, novas empresas para atender ao nosso mercado. Mas existe também esse outro terceiro efeito, que não pode ser ignorado, que é a manutenção do que já está posto.

Então, nós estamos em um momento politicamente conturbado; a economia em crise. Esta facilidade, a possibilidade de captação de recursos, portanto, vem para possibilitar que as empresas honrem suas dívidas, consolidem seus serviços, aumentem competitividade na medida do possível, evitando demissões, e diminuam os impactos de crises, que são cíclicas no setor. Portanto, com maior estabilidade para os empregos atualmente instalados, inclusive.

Era o que eu gostaria de considerar.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) - Deputado, V. Ex^a tem a palavra. Fique à vontade.

O SR. OTAVIO LEITE (PSDB - RJ) - Obrigado, Deputado Zé Geraldo.

Quero cumprimentar a todos. Estamos em sessão do Congresso, mas eu não queria faltar - pelo menos estar aqui alguns instantes - a esta audiência que reputo ser da maior relevância.

Eu acompanho já há alguns anos a questão aeronáutica, desde os idos da CPI do Apagão Aéreo, quando caiu aquele avião da Gol, mas, ao lado disso e na trajetória de vida, sempre militei muito no campo do turismo também; por assim dizer: estou no radar desse tema. E chego à conclusão de que quem não conhece um pouco mais sobre o ambiente de negócio, sobre as dificuldades, sobre as sazonalidades em que vive uma empresa de aviação civil, sempre há de imaginar que é um negócio fértil.

Os exemplos há pouco aqui trazidos pelo Dr. Rogério revelam que não é bem isso. É uma margem muito curta, o QAV cresce muito mais do que o crescimento do diesel ou da gasolina, enfim, no fundo, as empresas aéreas não são donas de nada, são apenas contratualizadas nos chamados *lessors*; são quatro ou cinco grandes fundos de pensão no mundo, são robustas organizações que compram da Airbus ou da Boeing, e depois alguém aluga, e por aí vai.

Então, não é simples, mas, por outro lado, nós temos mercados. Se há mercado, as coisas acontecem. Nos últimos anos, os balanços sempre têm revelado prejuízos não apenas no Brasil, pelo mundo afora. No entanto, a facilidade para a sociedade, para o homem que o avião traz é algo digno de uma conquista, não se pode retroceder nisso. Então, é preciso encontrar caminhos; caminhos que permitam o usufruto mais amplo possível desse bem civilizatório, cada vez mais aperfeiçoado, a preço menor para que mais gente possa consumir.

Mas a pergunta, então, primeiro, que eu vou deixar assim para uma observação: o negócio da aviação civil é um bom negócio? Um. Essa é a pergunta.

Bom, vivemos no Brasil - isso foi nos primeiros instantes, assim que o ex-governo atentou para isso e avançou na concessão de aeroportos. Naquela ocasião, nós debatemos aqui várias questões, e eu apresentei algumas emendas que não foram adiante, mas o meu propósito era o seguinte: por que não os médios aeroportos também entrarem? Por que não permitir que os sítios aeroportuários, que em geral têm espaços e que, por conta do crescimento urbano, acabam sendo espaços de valor, que podem agregar valor, porque podem lá serem desenvolvidas indústrias, pode ser desenvolvido algum tipo de atividade econômica... Muitas das vezes, sítios que têm uma interface de propriedade do Município, em geral da União.

Mas a ideia era a seguinte: deixar aberto para os Municípios, onde estão localizados os sítios, para os quais quanto mais aviões pousando, melhor, para que também entrassem no bolo de uma equação que permitisse uma concessão, a fim de que se utilizassem melhor esses espaços para potencializar economicamente aquele sítio, e também agregar valor, e atrair mais atividades econômicas para o local.

Então, eu queria saber o que vocês acham disso? Dois.

Três, quanto ao exemplo dado da WebJet e da Ryanair. Àquela altura, o limite era 20%. Se fosse, àquela altura, 49% resolveriam? Porque nós tentamos aprovar os 49% várias vezes. No mandato anterior nós tentamos e sempre havia um freio qualquer. Enfim, não se conseguiu aprovar. Agora se discute ir para 100%.

O mundo está em uma escalada de abertura econômica indiscutível. Nós temos uma empresa brasileira que é formidável nesse campo, está aí em todos os mercados, da Ásia, da Europa, da América do Norte, que é a Embraer. Curiosamente, poderia estar mais aqui. Essas coisas do Brasil... Ainda não houve um programa para valer. É lógico que tem uma empresa

que utiliza muito esses equipamentos, mas nunca houve um programa para valer mesmo, de fortalecimento mais para a aquisição dessas aeronaves por companhias brasileiras.

No entanto, eu volto à história da abertura geral em que se encontra o mundo nesse ponto, inclusive, da aviação. Os grandes têm as suas salvaguardas, mas, do ponto de vista da atração de visitantes para o Brasil, uma coisa é certa: quanto mais voos internacionais para cá, melhor.

Na relação bilateral Brasil-Estados Unidos, os dados que eu tinha - corrijam-me, até gostaria de saber a quantas anda hoje - o último que eu utilizei, é que havia, na bilateral, negociação. Havia a autorização de ambos, reciprocamente, de ter 154 voos em uma semana para lá, 154 voos em uma semana para cá. Os Estados Unidos absorviam tudo, e a nossa única era a TAM - depois entrou a Gol -, que não chegava a metade ou coisa do gênero. Queria saber como é que anda isso, porque a gente sempre trabalhou muito na questão de atrair turistas internacionais - aí tem o drama do visto que a gente batalha para ver se um dia conseguimos quebrar isso, mas o fator positivo para a economia é indiscutível, quando alguém desembarca e sai consumindo, desde hotel, taxista à loja, ao restaurante....

Então, isso é algo que agrega demais, e o Brasil tem um déficit brutal nas suas transações correntes externas em relação às viagens internacionais.

O Banco Central, todo mês, mostra isso. Caiu um pedacinho agora porque a crise leva a um número de viagens menor. No entanto, a gente nunca conseguiu - e era aí eu queria chegar, Presidente - ao um denominador de avançar na expansão de trazer mais turistas. Nós estamos com 5 milhões, 6 milhões por ano, não sei disso, desde lá atrás; desde os idos de Caio Carvalho, na Embratur. Era a mesma coisa, tanto fazia se fosse para ali, se fosse para acolá...

Nesse instante, a gente vai perder uma oportunidade brutal, porque o Brasil vai ser visível em todos os cantos do Planeta por conta da Olimpíada, a custo zero, na verdade, e não há capital, as coisas não estão sendo feitas para tentar organizar muitos pacotes para atrair mais turistas; não para as Olimpíadas, essa enche os hotéis, estou falando após as Olimpíadas. É isso o que interessa.

Então, queria dizer que, nessa globalização, há o exercício de que, se deixar aberto, o mercado se regula, tem muita gente preparada no Brasil e por aí vai. Mas há uma questão que é muito importante - e eu queria saber a opinião de vocês - e que diz respeito à mão de obra que opera diretamente em voos, sobretudo em voos internacionais. O Brasil, é evidente, tem excelentes profissionais. Não fosse isso, não teria, só no Oriente Médio, hoje, mais de cem; na Ásia estão outros tantos pilotos brasileiros, que não estão lá pelos seus belos olhos, estão porque são aptos. Essa é a verdade. E observo o seguinte: a gente forma o piloto, e um piloto, para se formar, custa uma fortuna. Então, um rapaz de classe média baixa, que tenha vocação, não sei se vai conseguir o brevê, não sei se entra numa Gol ou numa TAM. Vai custar o quê? Uns R\$120 mil esse processo de formação dele. Então, o Estado tem de identificar essas vocações, com meritocracia, com provas, e oferecer mais bolsas.

O Fundo da Aviação Civil, aqui diz, também se prestaria a isso. Na verdade, acho que não vem se prestando, os números não são bons. Os números mostram, com o advento das concessões e o Fundo da Aviação Civil, que vem parte da Ataero e parte das concessões e outorgas - 2014, 2015 e 2016. Em 2014, o total autorizado, que nós aprovamos, foi de 3,6 bilhões, empenharam-se 2,2. Ou seja, foram pagos 57%. Em 2015, foi para 4,8, quando houve as concessões mais pesadas. Empenharam-se 2 bilhões, gastou-se R\$1,9, ou seja, foram gastos apenas 40%. Em 2016, o meu número está defasado, o que tenho é de abril. Não sei como é que está. Mas tem 17 bilhões previstos no Orçamento e se empenharam 190 milhões, apenas. Quero chegar ao seguinte: temos mais ou menos 4,2 bilhões, em 2014 e 2015, que não foram gastos. Aonde se propunham ser gastos? Na expansão da aviação regional sobretudo, que, se associada a um projeto de concessão, com participação de atores municipais, com a perspectiva de agregação de valor com utilização melhor dos sítios aeroportuários do ponto de vista de mercado, poderíamos desenvolver muito mais, muito mais, muito mais. Então, queria essa reflexão sobre esse ponto da concessão de aeroportos com essa preocupação local.

E aí fecho perguntando o seguinte: nessa globalização, é evidente que há uma questão de mercado.

Se eu, proprietário de uma empresa, posso ter, em tese, para exercer aquela função, um funcionário que vem de outro país a custo mais baixo - é uma questão matemática -, eu vou optar por isso. Essa é uma etapa que nós vamos criar, um horizonte para oxigenar e trazer mais capital para a indústria da aviação brasileira. Mas nós devemos ter uma cautela muito grande em relação aos nossos profissionais. Eu não sei como os senhores pensam sobre isso, mas a tripulação brasileira...

É óbvio que, em voos internacionais, na comissaria, você tem de ter gente de outros países. Não sei. Isso acontece. É política de companhia. Mas, no comando, não se pode prescindir da presença sempre dos profissionais brasileiros.

Eu queria saber o que vocês pensam a respeito disso, que me parece uma coisa muito relevante.

Em linhas gerais era isso.

Finalmente, eu queria deixar uma palavra especial ao nosso Tenente-Brigadeiro, quanto à questão das terminais. Outro dia, li uma notícia de que não gostei, dizendo que o número de incidentes tinha aumentado - essas notícias, quando vêm a público, são piores ainda. Eu não gosto - na terminal Rio de Janeiro/Santos Dumont e na terminal Congonhas, ou seja, de orientações do controlador para alterar aquele plano, porque houve algum embaraço na concentração, na ordem do sequenciamento para a aterrissagem.

Hoje em dia, em que estágio nós nos encontramos? Porque, eu me lembro, só para fechar, naquela discussão de 2008/2009, sobre a unificação dos radares na América do Sul, de que o Brasil estava muito à frente. Isso aconteceu? Não aconteceu? Como anda isso também?

Muito obrigado, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) - A Mesa agradece a sua participação, Deputado Otavio Leite, uma contribuição bastante reflexiva.

A gente volta à Mesa e depois caminha para o encerramento da reunião.

Quem vai dar o primeiro...

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Eu começo falando sobre a primeira pergunta do Deputado: se a aviação é um bom negócio.

Para o lado de aeroporto, eu não tenho dúvida de que a aviação é um excelente negócio. Ela tem margens excelentes, ela tem uma resiliência muito grande. A gente vê que a economia não vai bem há algum tempo, e só neste ano é que a gente está tendo algum reflexo, de fato, no mercado de transporte aéreo. As empresas aéreas estão sofrendo com esse problema econômico, assim como nós, aeroportos, mas creio que a resiliência e as margens desse setor, especialmente a de aeroportos, são muito interessantes.

A aviação é, sem dúvida, um excelente negócio, tanto para o País quanto para os operadores. O interesse pelas concessões brasileiras, o interesse de operadores, tanto daqui quanto do resto do mundo, em entrar nesse negócio a um custo que para muitos soa muito alto nessas outorgas que são bilionárias mostra também que o setor aeroportuário, especialmente o brasileiro, é de fato muito interessante do ponto de vista econômico.

Então, não tenho sombra de dúvida de que, passado este momento econômico, a gente volta a ter resultados superavitários, a gente volta a ter balanços positivos dos operadores aeroportuários. E eu espero muito também das companhias aéreas, porque um está intrinsecamente relacionado ao outro. Não existe aeroporto sem companhia aérea e vice-versa. Nós precisamos de ambos os atores saudáveis, nós precisamos de, cada vez mais, mais aeroportos e de, cada vez mais, e mais companhias aéreas para conseguirmos atender ao nosso passageiro muito bem.

O SR. OTAVIO LEITE (PSDB - RJ) - Parece-me que as outorgas neste exercício não estão sendo depositadas, não é?

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Está havendo uma discussão entre a agência, as concessionárias, a associação das concessionárias e os bancos envolvidos nos financiamentos, enfim, nas estruturas de capital, para que essa outorga seja passada para dezembro, para que haja um pagamento parcelado dela, dado o cenário econômico dos aeroportos concedidos.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - Quero fazer algumas considerações.

É um prazer ter o Deputado Otavio Leite aqui conosco. Acho que foi em 2006 que pela primeira vez fui a um fórum de aviação civil, e já havia a participação do Deputado. Então, é um prazer estar aqui hoje.

Eu queria tocar num ponto que foi mencionado, que é a questão das externalidades que o setor provoca no resto da economia. Acho isso muito importante. É um alerta que nós que trabalhamos no setor, especificamente, temos de fazer. A aviação não é um fim em si mesma. Ninguém viaja de avião porque acordou com vontade de viajar de avião. É uma ponte entre as pessoas. Para muita gente significa uma alternativa entre viajar três dias de ônibus, ou dez dias de barco, ou algumas horas de avião. É um modal com maior segurança. O comércio exterior todo é privilegiado ou não dependendo do custo disso. Então, a gente não pode nunca analisar o setor como se ele fosse um fim em si mesmo. A gente tem de pensar que o crescimento dele é fundamental para o resto da economia.

Quando a gente pensa em privilegiar empresas brasileiras, que é uma coisa que sempre soa bem e de que a gente gosta, a gente tem de pensar em privilegiar todas as empresas brasileiras, não só as de transporte aéreo. Então, se a gente vai analisar uma medida que gera um custo mais alto, privilegiando mais as empresas aéreas brasileiras, a gente tem de ver se as empresas exportadoras brasileiras estão sendo penalizadas com isso, se o custo Brasil está sendo aumentado. Em toda essa análise que a gente faz, é muito importante considerar isso.

Sobre a questão de ser um bom negócio, acho que, na linha do que o Pedroso colocou, é um bom negócio, sim. É um negócio difícil, principalmente no caso de transporte aéreo. Como foi colocado, há as sazonalidades, a exposição aos custos não gerenciáveis. E, principalmente, uma grande parte dos custos - cerca de 60% - é dolarizada. Esse é mais um ponto que joga a favor da possibilidade de o capital externo operar no Brasil. Quando o mesmo grupo societário que opera com um braço no Brasil, pagando tributos aqui, operando tripulação exclusivamente brasileira, tiver uma oscilação por causa da alta do dólar - e é o que está havendo, e, de certa forma, há uma alteração fora, porque há receitas dolarizadas -, isso funciona como rédea natural para a sua operação com um todo e é bastante positivo para a sustentabilidade do setor, para ele ser menos sensível a esses picos e vales.

Sobre a questão dos aeroportos médios que foi colocada e sobre a possibilidade de concessão para Estados e Municípios, essa é uma realidade que já está posta. A gente já aprovou o Plano Geral de Outorgas com a possibilidade de concessão de aeroportos menores para Estados e Municípios. Isso precisa de anuência prévia, que, no caso, antes, era competência da SAC e, agora, com a transformação, é competência do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Já demos cerca de dez anuências. Já temos editais na rua dos Estados de São Paulo e de Goiás. Alguns aeroportos pequenos já estão passando por isso, como o do Município de Caldas Novas, como foi lembrado aqui. Enfim, alguns já estão em andamento. E temos incentivado muito Estados e Municípios a recorrerem a esse mesmo modelo, que é um modelo de sucesso.

Quanto à pergunta sobre o caso da WebJet, se o percentual de 49% resolveria, vou dizer minha percepção. Não posso, obviamente, responder pelos acionistas da WebJet e da Ryanair que estavam analisando a operação. O meu palpite é o de que, se passassem 49%, a operação ia acontecer, mas ia acontecer com engenharia societária, a fim de que, na prática, ele tivesse uma forma de controle, porque ele não vai assumir uma empresa em dificuldade financeira sem ter o controle da gestão para tirá-la dessa dificuldade financeira. Ele colocaria o recurso sem poder ter o controle? Então, na prática, é o motivo que a gente entende. Não há motivo para nenhum tipo de limitação, e os 100% são positivos. O que acontece quando se colocam 49% é esse tipo de mecanismo societário jurídico que tenta disfarçar uma situação em que não há problema nenhum, uma situação que é normal, desde que ela continue sujeita às regras da Anac.

Já respondendo à próxima pergunta, a nossa defesa é a de não alteração da regra de que a tripulação toda tem de ser composta de tripulantes brasileiros. Não estamos advogando, não temos nenhuma intenção de trocar essa regra. Acho que é muito importante a manutenção disso.

Acho muito positiva a menção que foi feita à qualidade dos nossos pilotos. Acho que temos uma cultura aeronáutica boa, nós temos índices de segurança de voo bastante positivos. São vários elos, mas, obviamente, os pilotos são um elo fundamental nesses resultados que a gente tem alcançado - e a gente compara mundialmente e pode ver que está bem.

Um outro ponto questionado sobre o acordo de serviços aéreos com os Estados Unidos. Já houve uma série de expansões no número de frequências acordadas. Hoje, inclusive, já não trabalhamos mais com limitação de frequências e, ao contrário do que muita gente apregoava - sempre há pessoas que têm uma visão mais apocalíptica -, a participação das empresas brasileiras nesse mercado cresceu; todas cresceram, tanto brasileiras como estrangeiras. O mercado como um todo cresceu, e o *share* das brasileiras hoje é maior.

Se você pegar, inclusive, só as rotas em que as empresas brasileiras operam, em muitos casos elas são dominantes sobre as americanas. Há rotas em que elas não operam - nenhuma empresa brasileira opera para Charlotte. Então, se você tirar essas rotas em que elas não operam, elas são, inclusive, dominantes em algumas rotas.

Por fim, sobre a questão da execução do FNAC. De fato, há uma execução abaixo da arrecadação, historicamente. A arrecadação cresceu, como tive a oportunidade de mencionar na minha primeira fala. Em 2011, quando a SAC foi criada, era de cerca de 250 milhões; hoje a gente está arrecadando cerca de 4,5 bilhões por ano - então, foi um crescimento exponencial, principalmente por conta das concessões.

Naturalmente, o dinheiro não pode ser usado para outra finalidade, mas o que não é utilizado vira superávit primário; a gente tem essa situação fiscal pela qual todos os setores da economia passam e a aviação não escapa de contribuir com o superávit fiscal ou com a redução do déficit.

Temos conseguido várias ações importantes. Uma delas já está em curso, já temos pessoas sendo capacitadas: é o programa Bolsa Piloto, que, para o benefício que traz, é um programa extremamente barato, e ajuda nessa questão que foi colocada pelo Deputado, da dificuldade de alguém que não tem uma condição financeira melhor poder chegar a ser um piloto de linha aérea, tirar o seu brevê e exercer uma vocação que, às vezes, a pessoa tenha.

Não sei se esqueci algum ponto. Se tiver esquecido, continuo à disposição para esclarecer.

Obrigado.

O SR. OTAVIO LEITE (PSDB - RJ) - Eminente Presidente da Comissão, Deputado Zé Geraldo, eu apenas queria sublinhar ao Relator que eu propus emendas justamente com este propósito: para que esses recursos não fossem transferidos para superávit primário - o drama dos nossos fundos, no geral. Mas nós temos de começar a dar uma guinada no Brasil nisso aí. Paciência!

Então, a sugestão é que V. Ex^a possa examinar com atenção as emendas nossas, que têm exatamente esse propósito. Aliás, são duas emendas: uma dizendo que esse fundo pode também ser usado na formação de pilotos, através de um mecanismo para dar mais robustez a essa verba. Acho que os aeroclubes também tinham de ser ajudados. A formação de pilotos no Brasil nas décadas pretéritas... Se não fossem os aeroclubes do Brasil, não se teria formado tanta gente.

Mas a gente tinha de dar, sim, um norte novo, que é uma carimbada nisso. É dinheiro que veio das outorgas? É dinheiro que veio da Ataero? É dinheiro que, portanto, tem uma íntima relação com a atividade-fim? Não pode ir para superávit primário. Tem de ficar para os aeroportos regionais, tem de ficar para toda essa finalidade que, em tese, a lei concebeu. Mas tem sempre um jeitinho brasileiro contábil, aquela alquimia contábil de botequim, vai lá, vai aqui, tudo o mais - e ficam aí os déficits que a gente deixou de gastar: 4 bilhões nos últimos dois anos. Esses 4 bilhões, esquece. Agora, este ano: o que sobrou e arrecadou, não usou, vai para o exercício seguinte como acúmulo. Ponto final.

Dá uma examinada nessas emendas, Relator? Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) - Tudo bem.

Mais alguém?

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Se eu puder apenas acrescentar alguns pontos e corroborar - é um prazer poder falar depois do Rogério Coimbra, porque ele explana de uma forma muito completa sobre os temas.

Quanto à preocupação extremamente legítima aqui colocada com relação à manutenção da mão de obra brasileira em caso de abertura, eventualmente, a 100% e os efeitos decorrentes disso, essa discussão não é nova. Verificamos que a literatura traz casos como, por exemplo, na década de 70, nos Estados Unidos, com o *deregulation act*. No mercado norte-americano, havia um controle de rotas, de preços, controle de entrada e saída, que *The Civil Aeronautics Board* fazia, então havia um controle excessivo - que hoje julgamos excessivo, é claro - sobre esses pontos que regiam o mercado norte-americano. Quando se discutiu a desregulamentação do mercado norte-americano, houve forte oposição inclusive dos trabalhadores, com argumentos parecidos com o que ora verificamos, inclusive de gerar demissões, desabastecimento de mercados. O que se fez intraestadual: no transporte, não havia qualquer regulamentação, então se começou a verificar que, em determinados Estados, cujo porte permitia um crescimento da aviação, como a Califórnia, por exemplo, com a total desregulamentação, aquele mercado vinha crescendo com preços menores, com mais empresas, com maior concorrência. Isso levou a uma reflexão e à desregulamentação total do mercado norte-americano, a partir do fim da década de 70. O que temos hoje: o restante do mundo seguiu na mesma linha.

Então, já naquela época, estas questões foram levantadas: se isso não geraria desemprego ou um decréscimo nos requisitos de segurança. Estudos demonstram que o que aconteceu foi o contrário, o mercado cresceu, e os indicadores de segurança melhoraram. Há dados, inclusive, sobre risco de fatalidade, risco de mortalidade, que era de um passageiro para cada 2,6 milhões naquela época, na década de 70; em 89, isso passou a ser de um para cada 10 milhões. Então, melhorou bastante a questão da segurança.

Acreditamos que, dado o contexto político e econômico atual, a medida vem em socorro e para melhorar eventualmente as condições dos pilotos brasileiros, que, mais uma vez, são notadamente bem formados, extremamente competitivos, e a maior prova disso é que operam nos mercados mundo afora, mercados domésticos - mais no mercado chinês -, enfim, os pilotos brasileiros estão por todo o Planeta bem pilotando.

Era só isso que eu gostaria de acrescentar.

O SR. CARLOS VUYK DE AQUINO - Bom, Deputado, fecho, já que é a última colocação foi para mim, com essa questão dos reportes de segurança.

O nosso sistema é muito regulado. Na verdade, é o sistema mais regulado do mundo. Não existe sistema mais regulado do que esse; sim, minto, existe um, que é o nuclear. Depois do nuclear, vem a aviação de uma maneira geral. Então, qualquer desvio de uma regra é computado como uma, vamos dizer assim, infração, uma falha, que pode ser do controlador, pode ser do piloto; há vários elementos que são contribuintes para essa estatística. Dentro do Brasil, hoje, trabalhamos com números perfeitamente aceitáveis, porque trabalhamos com a questão de estatística mundial. O nosso tráfego aéreo não é diferente do europeu, que não é diferente do americano - resguardadas as devidas proporções e volumes, as regras são exatamente as mesmas.

A questão que nós temos trabalhado muito hoje é o incremento da utilização da tecnologia. Todos nós sabemos que a aviação, de uma maneira geral, é um dos expoentes tecnológicos no mundo. Então, as aeronaves, cada vez mais, têm embarcado tecnologia. E essa tecnologia visa a quê? Aumento da segurança das operações e redução da carga de trabalho dentro da cabine dos pilotos, o que redundará também em atividades dentro da parte de controle de tráfego aéreo.

Na parte de controle de tráfego aéreo hoje, aproveitando essas tecnologias embarcadas, nós estamos redesenhando o tráfego aéreo, todo o espaço aéreo do Brasil dentro do conceito de navegação baseada em *performance*. Essa *performance* é o quê? É exatamente o que está dentro do avião, o que o avião consegue fazer. Então, todo esse desenho, nesse circuito aqui, já está implantado em Brasília, Belo Horizonte, Rio, São Paulo. Logo após as Olimpíadas, nós implementaremos esse mesmo conceito para todo o cone sul do País. Então, já estamos entrando na área onde há o maior volume de tráfego aéreo, todo ele desenhado dentro desse novo modelo. Esse novo modelo traz o quê? Traz eficiência, redução do consumo de combustível, redução do tempo de voo entre as rotas.

Eu sou piloto ainda e tenho o prazer de ter oportunidade de pilotar. Há uns dois meses, mais ou menos, eu estava pilotando, saindo de Congonhas para o Santos Dumont, entre recolher o trem de pouso e colocar a borracha, os pneus, no Santos Dumont, deu, no cronômetro, 36 minutos, o que se levava antigamente quase uma hora, porque é um circuito mais difícil.

Agora devemos lembrar o seguinte: nessas áreas, principalmente Rio e São Paulo - muito mais São Paulo -, temos experimentado, principalmente nos últimos dias, condições meteorológicas adversas. Então, toda vez que existe a condição meteorológica adversa, exige-se a necessidade de um maior acompanhamento e, às vezes, de uma maior intervenção por parte do controlador. Por quê? Porque os distanciamentos têm de ser aumentados, existe necessidade de desvio em função da segurança para que não cruzemos as células meteorológicas. Há uma série de fatores que demandam esse tipo de atividade.

Toda vez que ao passageiro o comandante se reporta: "Nós vamos ter que aguardar um pouco por um motivo ou por outro", lembro sempre que o controle está ali para fazer aquilo, para preservar o nível de segurança da atividade. Isso é fundamental. Então, o que eu tenho dito, de uma maneira geral, é a minha regra. Há um elemento básico que é inegociável, que se chama segurança. Se eu tiver de fazer alguma coisa, eu vou fazer desde que não fira os níveis de segurança adequados para a atividade que nós exercemos.

Então, eu posso assegurar para o senhor - temos vários comandantes aqui - que não existe espaço aéreo perfeito no mundo. Sempre haverá oportunidade de melhorarmos, de embarcarmos mais tecnologia.

O que pedimos aqui também é a criação de um modelo de subsidiária de empresa pública para gerenciarmos, porque aumenta a nossa capacidade de investimento. Essa nossa capacidade de investimento vai gerar diretamente capacidade tecnológica dentro dos nossos órgãos de controle, com mais ferramentas de auxílio à decisão para o controlador, por meio das quais nós vamos ter, principalmente, um fluxo melhor, além de um melhor aproveitamento da infraestrutura aeroportuária, que é um elemento complexo e difícil que temos no Brasil. Nós não temos grandes aeroportos, não temos grandes volumes de pista. Isso tudo refreia o volume possível de ser utilizado dentro do espaço aéreo.

Então, tenha a certeza o senhor de que a segurança é o nosso bem maior. É para isso que existimos, porque se nós não estivéssemos comprometidos com isso deixaríamos todo mundo voar a qualquer hora, a qualquer momento, para qualquer lugar, e ninguém no mundo teve ainda a coragem de tomar essas atitudes. É nesse caminho que seguimos até hoje e que vamos perseguir, buscando sempre a segurança e o aumento de eficiência do sistema.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) - Muito bem. Já depois que tínhamos aberto a última rodada, chega uma pergunta aqui. Em respeito à pessoa que está nos acompanhando, pergunto e quem quiser pode responder. Ela se preocupa exatamente com os trabalhadores.

Os trabalhadores estrangeiros poderão substituir os brasileiros em consequência dessa mudança? Como garantir os postos de emprego dos trabalhadores brasileiros nas empresas que tiverem capital estrangeiro de até 49%? Essa pergunta é da Marina Idemir.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Bom, vou responder da forma mais categórica possível. Não há possibilidade dessa substituição, porque nenhuma regra a qual as empresas estão submetidas altera nem regra de segurança nem regra de necessidade de contratação de tripulantes brasileiros; só a questão da nacionalidade do dono da empresa, aonde nasceu a pessoa que, em última análise detém as ações daquela empresa. Nenhuma outra regra, nem de segurança e nem de nacionalidade da tripulação, pilotos vai ser alterada.

Então, quero tranquilizar e, com isso, ser bem categórico na minha resposta.

O SR. OTAVIO LEITE (PSDB - RJ) - Permita-me. Parece que o CBA só autoriza a contratação de pilotos estrangeiros para fins pedagógicos.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Casos excepcionais para fins de instrução. O termo é esse.

O SR. OTAVIO LEITE (PSDB - RJ) - Por seis meses, alguma coisa assim.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO - Isso. E nada disso é alterado. A regra que está continua.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) - Bom, combinando com o Presidente, antes de ele sair para o compromisso, estamos querendo, na terça-feira, às 14h30, neste mesmo local, já fazer uma apresentação prévia do relatório.

Vamos ver se conseguimos fechar, até porque estamos preocupados com o tempo.

Então, todos os senhores estão convidados a estarem aqui na próxima terça-feira, às 14h30.

Agradecemos a presença dos nossos convidados.

Não havendo mais nada a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 14 horas e 51 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 54 minutos.)