



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR
REUNIÃO
07/07/2016 - 23ª - Comissão de Assuntos Econômicos

A SRª PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Bom dia a todos e a todas!

Declaro aberta a 23ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos. É uma audiência pública interativa. A finalidade é debater a fixação de alíquota máxima para a cobrança do ICMS incidente nas operações internas com o querosene da aviação.

Os requerimentos para a realização desta audiência são da Senadora Marta Suplicy, Senador José Aníbal, e Senador Jorge Viana.

A reunião é destinada a instruir a matéria, que é o Projeto de Resolução do Senado nº 55, do Senador Randolfe Rodrigues e outros.

Nem todos os convidados terão condições se tomarem assento à Mesa. Então, nós vamos ter uma parte dos nossos convidados na bancada da Comissão.

Eu gostaria de chamar à Mesa o Secretário de Fazenda do Estado de São Paulo, Sr. Renato Villela; o Secretário de Política Regulatória da Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Sr. Rogério Coimbra; o Coordenador de Assuntos Econômicos da Secretaria de Fazenda do Estado do Paraná, Sr. Francisco Inocêncio; o Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Sr. Eduardo Sanovicz; o Vice-Presidente Comercial, de Marketing e Cargas da Avianca Brasil, Sr. Tarcísio Gargioni; o Diretor de Relações Institucionais da Gol Linhas Aéreas, Sr. Alberto Fajerman; o Diretor de Assuntos Regulatórios da Latam, Sr. Basílio Dias; A Diretora de Relações Institucionais da Azul Linhas Aéreas, Srª Patrícia Xavier; e também a Secretária de Fazenda do Estado de Goiás, Srª Ana Carla Abrão Costa.

Nossa saudação a todos os convidados.

Esta reunião será realizada em caráter interativo com a possibilidade de participação popular. Dessa forma, os cidadãos e cidadãs que queiram encaminhar comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o número 0800 61 2211.

De acordo com o art. 94, §§ 2º e 3º, do Regimento Interno, a Presidência adotará as seguintes normas: cada convidado fará a sua exposição por até 15 minutos, e, em seguida, abriremos a fase de interpelação pelo Senadores e Senadoras inscritos. A palavra aos Senadores e Senadoras será concedida na ordem de inscrição. Os interpelantes dispõem de três minutos, assegurado igual prazo para resposta dos interpelados.

Acho que podemos começar.

Só consulto o Senador Jorge Viana se ele quer fazer uma fala antes de iniciarmos a audiência, ou já passamos para os convidados e V. Exª fala após?

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Eu só queria, agradecendo a V. Exª pela audiência, agradecer a todos que vieram, às secretárias e aos secretários de Fazenda, aos representantes das companhias.

Eu subscrevi esta audiência, mas foi uma proposta dos Senadores de São Paulo, que tiveram o apoio também de alguns outros colegas Senadores, e eu, porque estava tratando mais diretamente deste tema, subscrevi. Uma solicitação deles é que antes de votarmos este projeto de resolução de autoria do Senador Randolfe e minha, de que sou Relator, nós tivéssemos esta audiência.

Obviamente, estamos sabendo a situação dos Estados e a dificuldade por que estamos passando. Estamos acompanhando isso. Estamos vendo o Governo Federal, que já encaminhou uma proposta objetiva de os Estados não pagarem durante este ano, da forma convencional, as suas parcelas de dívidas ou de parte de suas dívidas, para ser mais preciso.

Hoje mesmo está havendo um encontro de governadores do Norte e do Nordeste com o Ministro Meirelles, visando a uma negociação das obrigações que os Estados têm, mas estamos diante de um fato concreto e objetivo que é a situação do transporte aéreo no Brasil. Ele é objetivo: a redução do número de voos praticados pelas empresas; os balanços das empresas negativos, com risco de algumas delas.

O Senado apreciou, na semana passada, um projeto que, no meu ponto de vista, é importante que se debata, mas ele chega num momento muito delicado, porque o pior momento para se vender algo é quando não há comprador e você está querendo vender. Todos sabemos que o Brasil está muito barato, e acho temerário - sem trocadilho - que se possa pensar em se desfazer do que o Brasil tem de patrimônio nessa hora difícil que atravessamos.

Acho que a situação dos usuários é grave. Chegamos a ter perto de 120 milhões de passagens por ano no Brasil. Agora esse número está chegando a 100 milhões; são 20 milhões a menos por ano. Isso se agrava quando pensamos em regiões como o Norte e Nordeste, porque é ali que sentimos mais fortemente a retirada de voos, e acho que há de haver um esforço, um sacrifício.

Como Relator, eu estava diante de uma proposta muito complexa do Senador Randolfe, apesar da boa intenção desse projeto de resolução. E verifiquei que grande parte dos Estados já trabalham com alíquota de ICMS para o combustível da aviação abaixo de 12%. Foi por isso que apresentei uma proposta clara e objetiva: que o teto ficasse em 12%. O meu Estado mesmo trabalha com duas alíquotas, mas há um mecanismo em que a Gol, para mantermos o voo de Rio Branco a Cruzeiro do Sul, tem uma alíquota muito diferente, a ponto de termos situação de haver 25% de cobrança de ICMS e cair para 7%, 6%, 3% no mesmo Estado.

Nós estamos, com este projeto de resolução, estabelecendo um teto de 12% para a cobrança desse combustível. Refiro-me à cobrança de ICMS. Obviamente, houve uma reação mais forte dos Senadores do Estado de São Paulo. Entendo que esta audiência nos permite fazer um debate que possa ser definitivo também. Há uma intenção nossa de apreciarmos esta matéria aqui na CAE na próxima terça-feira, porque ela já está há muito tempo, e, para não termos nenhum tipo de atropelo, achamos conveniente termos esta audiência, que pode ser esclarecedora, tanto do ponto de vista das companhias, quanto do ponto de vista de Estados que questionam uma mudança no ICMS. Eu acho que esse é o propósito.

Eu queria agradecer muito à Sr^a Presidente, Gleisi Hoffmann, por ter criado as condições para que se faça esta audiência hoje.

Teremos, na semana que vem, a última semana de funcionamento para deliberações importantes aqui na Casa, e eu tenho certeza de que a maioria dos Senadores estão na expectativa de apreciarmos esta matéria na próxima semana.

Então, estamos cumprindo um rito que foi exigido por alguns colegas Senadores, que penso que pode colaborar no melhor esclarecimento, tanto do ponto de vista da situação das companhias quanto do ponto de vista dos Estados.

Só quero que fique bem claro, porque, às vezes, um Estado fala que não quer abrir mão da alíquota, mas estamos metidos também nessa área numa verdadeira guerra fiscal. Uma verdadeira guerra fiscal está acontecendo, como se diz, na surdina, porque temos Estados que querem manter essa alíquota num nível elevado, mas estão fazendo flexibilidade a seu gosto, e, ao mesmo tempo, não se justifica manter uma alíquota tão alta por outro lado.

Então, eu agradeço a presença de todos.

Por fim, acho que seria importante, já que vamos ter a explanação de vários Estados, que - e temos o representante, o Dr. Eduardo, que já esteve conosco tantas vezes e tem trabalhado tanto representando as empresas no sentido de encontrarmos uma solução para as empresas de transporte aérea -, dependendo, Sr^a Presidente, da necessidade do posicionamento dos Estados, possamos ouvir também um ou outro representante, caso necessário, das companhias ao longo da audiência.

Eu fico inconformado. Fizemos uma audiência pública no Acre agora, recentemente, todos foram lá. Não temos como explicar os voos serem só em determinados horários, o custo da passagem que se paga no Brasil hoje, que, sem dúvida, é o custo de passagem mais caro do mundo. Acho que os Estados brasileiros, que têm a responsabilidade de oportunizar as condições para os seus cidadãos, também têm uma parcela de contribuição a dar, principalmente neste momento em que o Governo Federal, estendendo a mão, está ajudando os Estados a enfrentar essa dificuldade. Todos sabemos que a

cobrança do ICMS no combustível de aviação está longe de ser uma fonte arrecadadora das mais importantes do Estados, muito longe de ser. Obviamente eu respeito que qualquer entrada de recursos seja importante, mas vamos ver. Transporte aéreo não é artigo de luxo no País. Num país continental como o nosso, é um serviço de primeira necessidade, e não podemos, mais uma vez, pôr nas costas do contribuinte, do usuário as distorções todas que os Estados vivem, que o País vive. O mercado da aviação do Brasil, que é muito importante, sofreu uma diminuição, quer dizer, 20 milhões de passageiros deixaram de andar de aviação nos últimos tempos por conta de não termos minimamente algo que dê socorro às companhias aéreas e, ao mesmo tempo, exija delas maior oferta de voo e um preço de passagem mais justo.

É somente isso que queremos. Todos eles falam que é em torno de 40% o custo que as companhias têm com combustível e que uma alteração nessa alíquota pode socorrer as empresas e permitir que o Brasil siga aumentando o número de usuários do transporte aéreo. Essa é a expectativa.

Muito obrigado, Sr^a Presidente.

A SR^a PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Obrigada, Senador Jorge Viana.

Eu queria anunciar a presença do Sr. Cristian Vieira dos Reis, Gerente de Acompanhamento de Mercado da Anac, que está aqui conosco.

Como temos várias pessoas, eu pensei que poderíamos iniciar aqui a fala com o representante do Governo, do Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil, passaríamos para o representante das companhias, depois para os secretários de Fazenda, para que pudessem colocar os seus posicionamentos, e abriríamos o debate. Pode ser assim? *(Pausa.)*

Então, passo a palavra ao Sr. Rogério Coimbra.

O senhor tem 15 minutos.

O SR. ROGÉRIO COIMBRA - Bom dia a todos.

Bom dia, Senadora Gleisi Hoffmann, Senador Jorge Viana. Gostaria de agradecer a oportunidade de estar aqui representando o Governo neste debate, louvar a iniciativa de esse debate ser realizado, louvar a iniciativa do projeto de resolução que vem tratar de um assunto tão relevante para o País, tão relevante para a aviação.

Eu vou tentar ser breve na minha fala, até para privilegiar o espaço de debates. Primeiro, vou contextualizar um pouco o que temos vivido no setor ao longo dos últimos anos. O setor, nos últimos anos, experimentou diversos avanços, foi um setor bastante dinâmico em termos de modelo institucional que o Brasil usa para regular esse setor. Temos a criação de agência relativamente recente, a Secretaria de Aviação Civil, um marco institucional e regulatório bastante dinâmico, que possibilitou, ao longo dos últimos dez anos, que triplicássemos a demanda. Acho que todo mundo conhece os números, não é o caso de ficarmos repetindo aqui. O que experimentamos, ao longo dos últimos dez anos, foi basicamente triplicar a nossa demanda, então mais passageiros tendo acesso ao modal de transporte aéreo mais confortável, mais seguro, o que realmente muda a vida das pessoas. Então, essa universalização é muito importante. Isso se deveu, em grande parte, ao aumento de renda da população nesse período e se deveu também a uma queda substancial no preço médio das passagens, que, nos últimos dez anos, nesse período, caiu mais da metade. Então, essa é uma conquista muito importante para o brasileiro.

O transporte aéreo, acho fundamental ressaltarmos, tem uma importância muito grande não só econômica, mas também a externalidade do transporte aéreo é bastante visível: a rede hoteleira se beneficia desse crescimento, toda a parte de restaurante, serviços, transportes, há uma externalidade muito grande na geração de empregos e de renda. Cada voo a mais para uma cidade gera uma externalidade muito positiva. E não é à toa que vemos os Parlamentares, de forma geral, que são os melhores porta-vozes da população, extremamente preocupados cada vez que algum voo deixa de ser operado numa localidade. Então, acho que é patente, é muito visível a importância do transporte aéreo.

Desde 2010, o transporte aéreo ultrapassou o transporte rodoviário e se tornou o principal modo de transporte de passageiros interestadual. Aí eu faço uma fala que eu costumo repetir em alguns lugares e acho muito importante: precisamos ter, como Poder Público, uma virada de chave na nossa cabeça de que já faz algum tempo que o transporte aéreo deixou de ser um transporte de elite - acho que a fala do Senador foi muito apropriada nesse sentido. Hoje é um transporte de massa, o principal transporte das pessoas, e isso vale para o Brasil inteiro, com uma importância ressaltada na Região Norte do Brasil, onde outros modais têm uma precariedade ainda maior. Então, esse tema, nesse contexto em que estamos hoje, é bastante relevante.

Eu vou passar a focar um pouco nessa questão do ICMS do querosene de aviação, partindo da premissa de que eu acho que é um consenso essa questão da importância de não só pararmos de perder voos, que algumas localidades têm perdido,

como conseguirmos encontrar o caminho para retomar o crescimento que vínhamos experimentando ao longo dos últimos anos, que promoveu essa universalização. Tivemos um aumento de investimento em infraestrutura muito grande.

Nos últimos cinco anos, investimos em infraestrutura mais do que nos 16 anos anteriores. Então, temos conseguido alguns avanços e não podemos agora correr o risco, em um cenário econômico adverso, em um cenário tributário adverso, de retroceder e isso virar uma espécie de perda de uma conquista do cidadão.

Eu mencionei um pouco a importância econômica do transporte aéreo. Acho que vale ressaltar também a importância social não só em regiões com dificuldade de acesso por outros modais, como é patente na Região Norte, mas em qualquer localidade onde podemos verificar o acesso de pessoas de renda mais baixa que, historicamente, no final do ano, iam visitar seus familiares, voltar para a sua terra natal, passando dois ou três dias em um ônibus, e agora passaram a ter acesso a fazer esse mesmo transporte em duas ou três horas, de avião, com mais conforto, mais segurança. Ninguém quer perder isso. Precisamos, então, trabalhar para encontrar os caminhos de não só não perder, mas também continuar o caminho de crescimento que vinha trilhando.

Na nossa visão, na visão do Governo, esse cenário da tributação sobre o combustível de aviação é bastante grave e, principalmente, bastante distorcido. Foi já ressaltado aqui que cerca de 40% do custo das empresas aéreas hoje é o combustível de aviação. Quando eu entrei no setor, 12 anos atrás, o maior item de custo era pessoal. Hoje, as empresas aéreas conseguiram trabalhar na sua eficiência, trabalhar em modernização de vários aspectos, incorporar tecnologias, e, atualmente, disparado, o maior item de custo é o combustível de aviação.

Esse combustível de aviação sofre alguns problemas. O primeiro deles, que foge do controle das companhias aéreas, é que a precificação é atrelada ao dólar. Então, cada vez que experimentamos uma alta na moeda norte-americana, como verificamos uma alta bastante expressiva ao longo dos últimos anos, isso já é um fator que impacta diretamente no custo do combustível.

Outro fator é a forma de precificação do combustível de aviação, que, apesar de ser, em sua maioria, 70%, 80%, produzido no Brasil, a forma de precificação considera o que chamamos de paridade de importação, que é uma espécie de simulação, como se esse combustível estivesse sendo importado, com base nos preços do Golfo, simulando custo de seguro, internação, frete, tudo isso. E em cima de tudo isso, há uma tributação de ICMS, que varia de Estado para Estado, mas hoje esse teto é de 25%, que é bastante elevado.

Eu acho que vale ressaltar que, se eu não me engano, o Brasil é o único país do mundo em que incidem tributos estaduais sobre o querosene de aviação. Gostamos muito quando somos cobrados sobre nível de serviço, nível de preço, somos sempre comparados com o resto do mundo. Então, eu acho que temos que buscar aproximar a nossa regulamentação também do resto do mundo e trazer isso para um padrão internacional. Esse é um setor global, então precisamos ter essa preocupação.

O primeiro ponto que gosto de ressaltar, que é uma distorção que essa diferença de alíquotas pelos Estados cria, é um fenômeno que no setor chamamos de *tankering*. As empresas aéreas, nas localidades onde o ICMS do QAV é mais barato, abastecem mais do que o necessário para que no próximo ponto não precisem abastecer ou precisem fazê-lo em menor quantidade. Isso gera uma ineficiência muito grande no setor. Boa parte do combustível que é abastecido é consumido para levar ele próprio. Então há uma ineficiência muito grande.

Isso atrapalha alguns compromissos que o Brasil tem assumido internacionalmente, de redução de emissão de gases de efeito estufa. Este ano, nós temos assembleia da Organização de Aviação Civil Internacional, que é o órgão da ONU. Este é o principal tema em debate. Temos compromisso de redução nesse sentido para atender às preocupações ambientais, que são preocupações bastante relevantes e adequadas. Então, precisamos endereçar essa questão.

Há outro ponto de distorção sobre o qual quem é do setor é bastante cobrado. Um exemplo que comumente damos no setor é: se há dois aviões iguais, do mesmo porte - Boeing, Airbus -, que estejam no pátio de Guarulhos abastecendo, um ao lado do outro, mas um tenha como destino qualquer cidade do Nordeste, por exemplo, Maceió, Natal, e o outro esteja indo para Buenos Aires, sobre esse que vai para o Nordeste incidem 25% no querosene de aviação, sobre o voo que está indo para Buenos Aires não incide nada. Então, isso cria uma distorção muito grande e, de certa forma, é um desincentivo para o turismo doméstico - eu colocaria desta forma -, porque onera mais.

Muitas vezes, recebemos a reclamação: "Está mais barato um voo para o exterior do que um voo para o Nordeste". Ou então: "A gente está desincentivando o nosso turismo". É verdade. Temos que olhar a carga tributária que está por trás de cada um; que tipo de incentivo estamos colocando para que isso aconteça. Essa diferença no preço de passagem não é porque a empresa aérea tenha preferência por destino A ou B. Isso tem a ver com a estrutura de custos que é imputada à empresa aérea. Esse é outro ponto muito importante.

De forma geral, com o combustível sofrendo todos esses aspectos que foram colocados - a influência do câmbio, uma forma de precificação que leva a preços mais altos do que a média mundial e uma estrutura tributária que carrega todo esse incentivo perverso -, não vamos ter o cenário que almeja. Então, temos que olhar com bastante cuidado essa questão. Eu acho que, obviamente, em um cenário fiscal que está complicado - não só o Governo Federal, mas todos os Estados estão enfrentando as suas dificuldades -, esta é uma preocupação bastante legítima. Mas não podemos deixar de analisar também a perda de arrecadação que vai haver em termos de volume consumido, na medida em que estamos só caminhando para mais cancelamentos de voos.

A redução da distorção que vai haver num Estado que tem uma alíquota mais alta e responde eventualmente por 35% do transporte do Brasil, mas a quantidade de abastecimento lá é cerca de 20, isso tende a aumentar, porque não vai haver mais incentivo para abastecer só no Rio, numa ponte aérea, vai-se abastecer também em São Paulo, porque fica mais eficiente e o preço é adequado.

Então, a fala que eu queria trazer aqui em nome do Governo é de apoio a esse projeto de resolução. Acharmos extremamente importante e temos muita convicção de que não vamos atingir os objetivos que são comuns a todos os Estados, a todo o País, a todos os partidos políticos, que é de ampliação do transporte aéreo, de manutenção uma trajetória de crescimento que tem havido, se não trabalharmos um marco regulatório, um marco tributário adequado ao que o setor representa hoje. Como eu falei, é um setor que faz transporte de massa, precisamos começar a tratá-lo dessa forma.

Com isso, eu encerro a minha fala, agradeço a oportunidade e já me coloco à disposição para os debates, Senadora.

A SRª PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Obrigada, Sr. Rogério.

Eu passo a palavra agora ao Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear).

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Bom dia, Srª Senadora, Sr. Senador Jorge Viana, senhoras e senhores.

Eu vou procurar ser bem objetivo. A Abear representa a aviação comercial brasileira e tem, basicamente, três pilares na sua atuação, o trabalho para que a aviação brasileira tenha no seu ambiente regulatório os mesmos padrões que definem a aviação em todo o Planeta, ou seja, padrões que são praticados no mundo inteiro, para que o aparato de Estado seja eficaz.

Nós processamos milhões de passageiros por mês. Portanto, é importante que tenhamos a Polícia Federal atuando, a Receita Federal, a Anvisa, a Infraero, enfim, que todos os órgãos de Estado apoiem para que isso seja rápido e eficaz. E a defesa da política de liberdade tarifária, porque essa política, implantada no Brasil a partir de 2002, permitiu uma queda vertiginosa de preço, porque foi casada com um processo de inclusão e aumento de renda média.

O resultado, como disse há pouco o Dr. Rogério Coimbra, é que nós vivemos 13 anos, nos quais o número de passageiros triplica, enquanto o preço médio da passagem aérea cai a menos da metade. Essas duas equações fazem com que tenhamos um processo ao longo dos anos, que vem de 2002, 2003 até 2012, bastante positivos, com processos de crescimento sustentável e bastante concreto, visível, perceptível em todo o País para a aviação. Essa chave se inverte a partir de 2013, quando temos um processo que começa em 2012, se acentua em 2013 e dispara, a partir de 2014, de aumento de custos, que vem combinado com uma queda de receita. Essa queda de receita está basicamente vinculada ao fato de que você começa a sentir problemas em alguns setores econômicos, esses setores diminuem sua demanda por passagem aérea. Aí temos um resultado no qual, ao longo desse último triênio, o prejuízo acumulado chega a R\$10 bilhões.

Ora, por quê? Nós podemos avaliar isso com a queda de demanda. Eu, todo mês - vocês acompanham isso de alguma forma pela mídia -, anuncio os números do setor. Eu anunciei há 12 dias o décimo mês consecutivo de redução de demanda na aviação brasileira. Essa redução de demanda se deve, de alguma forma, a esse ambiente regulatório, que é o ambiente que difere do ambiente internacional.

O Dr. Rogério falou do combustível e hoje nós estamos girando em torno de 38%, mas o importante é comparar que enquanto aqui um bilhete aéreo tem quase 40% do seu custo em combustível, um bilhete aéreo comprado em Buenos Aires, Washington, Madri, Santiago, onde seja, a média de custo de combustível é 28%. Esses dez pontos majoritariamente estão no ICMS, 80% a 90% são ICMS por quê? Porque ele não existe em outro lugar do mundo. O Brasil é o único país do mundo que, além das tributações normais do Estado nacional, como tem em todo o Planeta, também tem tributo regional sobre querosene de aviação. Isso não tem paralelo.

Como o Brasil é signatário dos acordos comerciais internacionais, esse exemplo que foi colocado aqui. O avião, em Guarulhos, sai para Vitória, ou sai para Maceió, ou sai para Natal com 25% de ICMS e sai para Buenos Aires, Santiago, Miami, Madri ou Lisboa com zero. Só aí você tem a diferença. Quando ele chega lá, o custo é bastante diferente.

Os outros temas nós podemos depois nos aprofundar a respeito deles, mas fica para o questionamento.

Ora, o peso da aviação neste País, que chega a impactar no conjunto da sua cadeia produtiva quase 3% do PIB nacional, meio milhão de empregos e R\$8 bi de impostos, é esse que nós queremos, portanto, sustentar e ampliar.

Esse aqui é o quadro nacional do ICMS. Cada asterisco colocado soma 16 Estados, que tem a sua alíquota nominal, formal, colocada, por exemplo, em 25 - exemplo do que o Senador Viana citou do Acre, que, aliás, não está com asterisco ali até por equívoco nosso -, e tem os acordos específicos e regionais que fazem alíquotas menores. Isso acaba fazendo com que, hoje, 17 Estados da União tenham alíquota igual ou menor do que 12, dependendo de cada situação específica. Isso gera consequências.

Por exemplo, eu peguei aqui um voo em cada empresa. Há um acordo em Sergipe, por exemplo, que gerou os voos da Avianca, em Aracaju. Há um acordo em Fortaleza que gera voos para Buenos Aires na Gol. Temos um acordo no Norte, em Belém, que gerou um voo para Miami. Temos um acordo no Paraná, que gera voos ali, em Ponta Grossa. E o mais importante e interessante é ver o seguinte: no Rio Grande do Norte, por exemplo, com investimento de concessão e do novo aeroporto, nós tivemos ali um conjunto enorme, 60 ou 70 novos voos naquele aeroporto, e o aeroporto segue batendo recorde de crescimento. Aqui, em Brasília, recentemente, houve uma redução também dos mesmos 25, que Brasília praticou por dezenas de anos, e vieram para 12; 56 voos novos foram criados em 90 dias. Esse número já bateu 206 voos novos.

É claro, é honesto dizer aqui do ponto de vista intelectual que esse processo não se repete no País inteiro. Em Brasília, geograficamente, por estar aqui, no coração do País, o impacto é mais positivo. Não quero dizer que isso vá ocorrer no Brasil inteiro, não seria correto, mas é um exemplo importante se você comparar com Natal, que está na extrema ponta do País, e subiu a mais de 60.

Ora, a aviação tem um impacto na economia que é absolutamente impossível de ser apropriado, na medida em que embora privada, é uma atividade fortemente regulada. O pessoal, em tom de brincadeira, diz que a única coisa mais regulamentada que a aviação hoje é a energia atômica; depois, só a aviação.

Nós temos os números abertos. Os dados financeiros e econômicos das empresas estão todos disponíveis no *site* da Anac porque eles são colocados. Vejam que, no final do dia, cada decolagem gera um impacto de R\$260 mil à economia positivos, cinco empregos, quase R\$50 mil em salários e paga pouco mais de R\$20 mil em impostos. Ora, aonde nós estamos chegando com o tamanho do problema? E aí eu vou procurar encaminhar já para a conclusão. Na medida em que os custos - e vejam um pouco para trás, 2002/2003 - estavam compatíveis, o número de aeroportos atendidos foi subindo, e nós fomos chegando, 2011, no pico, a 127 aeroportos. Cada aeroporto tem uma área a sua volta de 30, 40, 50 - depende da região - 70 cidades, em um raio de 40km a 50km, meia hora a 40 minutos que as pessoas viajam. Na medida em que os custos disparam, começa a haver menos aeroportos atendidos porque o número de voos que se sustenta vai diminuindo. O dado, nós resistimos muito ainda, em 2012 e em 2013, quando chega em 2014, a queda é mais sensível. Ora, o número deste ano, para compartilhar com vocês, é que aproximadamente 70 aviões já foram devolvidos pela aviação brasileira aos lessores ou sublocados a empresas de outros países. Por quê? Porque a demanda não sustenta o custo, não sustenta a operação.

Esse gráfico aqui, tomando por base 100/2010, mostra o seguinte: quando o custo sobe, a linha vermelha, o número de lugares atendidos cai. Por isso 2012 é o ano em que isso cruza, é o ano em que houve essa mudança. Portanto, o que nós colocamos aqui? Os números eu coloquei lá atrás, e o nosso entendimento é o seguinte: hoje, se você fizer uma média no País, nós estamos entre 18 e 19% - é a média formal do ICMS.

Quinze Estados não teriam uma redução significativa, porque o número é muito pequeno. Há Estados que não pedem nada e há Estados cujo problema anual fica de zero a cinco milhões. Onze teriam perdas moderadas de fato. O Estado que não está mencionado aqui é São Paulo.

Hoje pela manhã eu li a declaração do Secretário pela manhã e está absolutamente correta. O impacto em São Paulo é bastante grande, sensível. Nós estimamos que o número total de diminuição de custos que o País pode viver está em torno de R\$490 milhões, com a redução do ICMS. Aproximadamente R\$270 milhões, R\$280 milhões, estimamos que seja em São Paulo. Eu não tenho o dado preciso porque não tenho os dados da Fazenda, mas não deve ser muito diferente disso. Os outros R\$200 milhões se dividem entre os 26 Estados brasileiros. Embora São Paulo tenha um terço da aviação por conta do seu peso econômico, tem uma alíquota um pouco maior no processo de arrecadação, pelo volume que há ali.

Então, qual é a nossa proposta aqui? Nós entendemos o seguinte: esta Casa, por sua representatividade, pela qualidade das suas lideranças, é a Casa em que podemos estabelecer o contraditório, Senadora Gleisi, a fim de construir o consenso e os acordos possíveis. Eu acompanhei, ao longo desses últimos três, quatro anos, um conjunto de debates aqui em que temas bastante mais complexos foram abordados, e a Casa soube, por meio de suas Lideranças, encontrar o termo que permite a construção da saída do problema. Há um conjunto de demandas diferentes ao redor do País sobre o que se quer da

aviação. Há demandas para o crescimento de voos, há demandas para a volta de alguns voos, há demandas para mudança de horários, e essas demandas crescem à medida que subimos na geografia, está certo? Por quê? Porque as cidades onde a estrutura é menor, o volume econômico é menor, você tem situações diferentes.

O que nós entendemos? Isso é um processo de vasos comunicantes. É importante deixar claro que nós gostamos é de voar, não é de não voar. Nós queremos voar mais para mais lugares, carregando mais gente a preços mais acessíveis, levando carga, conectando pessoas e negócio. Agora nós estamos chegando a uma situação limite e entendemos que aqui, neste plenário, o espaço no qual os Estados representados por lideranças das mais expressivas, com responsabilidade e história política e econômica, com a consistência que temos no Senado da República, poderíamos debater este tema, abordá-lo com toda a transparência, entender o contraditório e, por meio desse processo, buscar uma solução que consiga atender o conjunto de interesses da Nação.

Sabemos que estamos lidando com um tema bastante sério, que é a política tributária e a arrecadação de cada Estado. Eu acho que não é um tema menor, nem de pouca importância. Reconhecemos - porque, afinal, temos acesso à mídia - o debate hercúleo que se está travando hoje no País sobre esse conjunto de contas. Mas entendemos que, se o que eu li na mídia está correto, o processo de negociação conduzido recentemente - ou que está sendo conduzido, perdão, porque não está concluído - entre o Ministro da Fazenda e os Estados envolvendo a revisão de suas contas chega a R\$50 bilhões, esse é um processo um pouco inferior a R\$500 milhões. Portanto, ele é um pouco menos de 1% de um grande programa de negociação.

Nesse sentido, eu entendo que, se foi possível às lideranças políticas deste País, às lideranças econômicas, aos gestores encaminhar um processo de acordo deste tamanho, de R\$50 bilhões, também será possível, com calma, serenidade e deixando claro e de forma transparente quais são suas demandas, conduzir o encaminhamento de um debate que trate de uma quantia que é pouco inferior a 1% desse conjunto.

Obrigado, Senadora.

A SRª PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Eu agradeço ao Sr. Eduardo.

Passo a palavra, agora, ao Sr. Renato Villela, Secretário de Fazenda do Estado de São Paulo.

O SR. RENATO VILLELA - Obrigado, Senadora Gleisi.

Srs. Senadores aqui presentes; Senador José Aníbal; Senador Jorge Viana, por quem tenho grande simpatia; Senador Randolfe Rodrigues, é um prazer estar aqui para discutir um tema tão importante para o País e para os Estados que o compõem.

O que eu gostaria de fazer é utilizar ou aproveitar um pouco daquilo que foi colocado, tanto pelo Senador Jorge Viana quanto pelo representante do Governo Federal e pelo nosso amigo Sanovicz, para colocar numa perspectiva um pouco diferente, porque algumas coisas foram colocadas de maneira bastante objetiva, mas que merecem alguns reparos.

Eu gostaria de chamar a atenção de que foi colocado que o custo eventual para os Estados - ou para São Paulo, no caso - seria muito inferior àquele que a União está dispendendo em termos do apoio financeiro para os Estados vencerem a crise. Essa é uma comparação completamente sem sentido, não é? É uma coisa que deixa um pouco surpresos todos os gestores estaduais e, certamente, boa parte dos governadores quando o próprio Governo Federal vem apoiar, justamente no momento em que incorre num custo significativo para a própria meta fiscal, com uma medida de solidariedade, numa demonstração de clareza de sua capacidade de coordenação macroeconômica, coordenação macrofiscal e federativa. Mas o próprio Governo Federal, através de outras áreas, vem trazendo uma proposta que mina, em parte, esses esforços, e ainda usa como argumento o fato de que está dando uma ajuda para poder cobrar, como se fosse uma contrapartida. Não é uma contrapartida. A questão básica é a seguinte: é porque agora não é o momento. O Brasil não suporta abrir mão, o Governo brasileiro, os Estados brasileiros não suportam abrir mão de receita neste momento. Nós estamos discutindo uma questão que, evidentemente, tem a ver com a questão tributária estadual apenas e tão somente porque o ICMS é um imposto estadual. Os números mostrados pelo Presidente da Abear mostram que a crise do setor tem muito a ver com a crise econômica do País e não tem a ver com a forma como a tributação estadual mudou ou não mudou, até porque não houve grandes mudanças significativas.

Outra coisa para qual eu gostaria de chamar a atenção é que está implícita nessa discussão uma ideia de que nós precisamos avançar a malha de serviços em direção às Regiões Norte e Nordeste, com o que qualquer um, todos nós, concordamos. Por isso mesmo os Estados estão usando da sua competência constitucional de legislar sobre alíquota de ICMS, competência essa que é exclusiva. Sinto dizer - e sempre sou muito bem tratado nesta Casa -, mas é bom lembrar que o Senado Federal não tem competência para definir alíquota de ICMS, exceto em caso de conflitos claros federativos, e não é esse o caso.

Então, o que pode parecer - nós sabemos, claro, que essa não é a intenção dos Srs. Senadores - até para algum menos avisado é que haveria certa invasão na competência estadual de definir suas alíquotas. Ora, se nós temos uma situação de desequilíbrio regional na prestação de um serviço, não é criando uma alíquota única que vai se solucionar essa questão. A criação da alíquota única vai simplesmente congelar os preços relativos, vai congelar todos os custos relativos entre os diferentes Estados da União. Não vai haver uma indução se a alíquota for igual para todo mundo, porque alguma companhia vai aumentar a sua oferta nas regiões mais custosas e não vai explorar os mercados mais, vamos dizer assim, promissores do Sul e do Sudeste. Não é através dessa história.

No novo Confaz existe uma discussão, que está em andamento, no sentido de se permitir que essa discussão seja levada através de convênios aprovados pelo Confaz, que é a forma correta de se lidar com essa questão, evitando, inclusive, um ponto que o Senador Jorge Viana levantou, de uma guerra fiscal adicional nessa área. Então, se nós queremos evitar guerra fiscal, neste momento, é através do Confaz, é através da discussão ampla no Confaz - por acaso, amanhã, realizar-se-á um em Fortaleza, e todos nós estaremos usando os serviços dos senhores aqui para nos deslocarmos até lá. É um assunto que pode ser tratado de forma muito objetiva e muito rápida lá.

Existem algumas questões que, já que foram tocadas, eu gostaria de entender melhor, que é a questão do ICMS. Não é que o ICMS na aviação no Brasil seja uma jabuticaba. A jabuticaba é que o ICMS é estadual, e daí decorre todo o resto, inclusive o fato de que o Brasil é um país que tributa gasolina de aviação em nível estadual. Não é que o Brasil tribute gasolina de aviação. O ICMS, por uma definição que data de 1967, é um imposto estadual que incide sobre combustíveis para quaisquer usos. A forma de lidar com esse problema - e não entendo por que todos os setores da economia brasileira lidam com esse problema de forma custosa, é verdade, mas lidam - é através das discussões no âmbito do Confaz, discussões essas que, às vezes, havemos de convir, são destorcidas por diferenças regionais. Mas isso faz parte do Brasil e é assim que nós devemos tratar. Não é tentar utilizar outra forma para fixação de uma alíquota, fixação que, no meu ponto de vista, terá um efeito, talvez surpreendente, de fazer com que todos os benefícios que esses Estados que fizeram acordos especiais para aumentar as operações nos seus territórios - é o caso de Alagoas, de Goiás e de vários outros Estados, que têm essa diferenciação e ela vai acabar.

Na hora em que o ICMS ficar igual para todo mundo, os senhores podem ter a certeza de que a decisão sobre se vai ser aumentada a malha no Acre, se vai ser aumentada a malha em Sergipe ou se vai ser reduzida, se não vai ser tomada mais a partir de decisões do Governo do Estado, se dá ou não dá algum benefício, alguma capacidade de atração, porque vai ser tudo igual. A decisão vai ser pura e tão somente tomada nas diretorias financeiras das companhias aéreas, porque a tributação vai estar equalizada. Ninguém mais poderá oferecer alguma vantagem tributária para aumentar, para induzir as companhias aéreas a aumentarem a frequência dos seus voos, atraírem voos internacionais ou fazer com que a aviação regional seja incentivada.

Antes de terminar, eu gostaria - já estou tomando provavelmente mais tempo - de entender aquele número que o Dr. Sanovicz trouxe, ou seja, que a geração de tributos, por decolagem, seria de R\$21.300, por decolagem, e a contribuição do PIB de R\$262,04 mil, ou seja, uma carga tributária de 8%. Eu queria entender isso depois. É muito estranho ver, no Brasil, algum setor ter uma carga tributária de 8% do PIB. É o que eu ouço sempre.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RENATO VILLELA - Não. Ali está a contribuição de impostos, mais de um.

Já que o Governo Federal tem essa preocupação, eu gostaria que o Governo Federal trouxesse à baila também a redução dos impostos federais que incidem sobre o setor. Eu sei que não interessa para alguns Estados, porque o Imposto de Renda e o IPI estão na base do Fundo de Participação dos Estados. Então, a minha preocupação, a minha sugestão - e nós vamos levar essa sugestão ao Ministério da Fazenda ainda hoje - é que o Governo Federal não venha falar de desoneração tributária estadual sem fazer a sua parte. Eu gostaria de entender qual é a carga tributária de impostos federais sobre o setor também, certo? Gostaria de ter clareza disso para saber exatamente qual é o custo, qual é o interesse, qual é o impacto sobre os Estados.

Para finalizar, gostaria de agradecer mais uma vez ao Presidente da Abear, porque tratou isso de uma forma muito clara. Essa é uma questão que geralmente é discutida de forma mais obscura, mas ele a colocou de forma muito clara. A questão é, mais uma vez, fazer com que São Paulo pague os custos do desenvolvimento das outras regiões. O Dr. Sanovicz falou de forma muito clara: isso é um problema com São Paulo. Isso é alíquota de São Paulo. São Paulo cobra 25%. São Paulo arrecada...

São Paulo, senhores, graças a vinte e tantos anos de política fiscal séria, de política fiscal responsável, está numa situação fiscal melhor do que boa parte dos Estados brasileiros. Mas ele não está em situação fiscal confortável. São Paulo não

pode perder R\$300 milhões por ano. Pode parecer pouco, mas não é. Eu, Secretário de Fazenda, sei exatamente o que eu posso fazer com R\$300 milhões a mais ou o que eu deixo de fazer com R\$300 milhões a menos.

Então, mais uma vez, eu gostaria, primeiro, de deixar claro que estamos vendo de forma um pouco disfarçada - graças a Deus, o último palestrante deixou isso de forma clara - mecanismos para que São Paulo redistribua sua receita tributária para outros Estados. Então, por que não fazemos isso com impostos federais? Por que não fazemos uma solução no Confaz?

Por que obrigar Estados que têm uma estrutura tributária clara, lógica e bem definida tecnicamente, por um instrumento estranho a nossa norma constitucional, a abrir mão de sua receita que hoje e durante algum tempo ainda será muito necessária para o atendimento de uma série de políticas sociais que São Paulo empreende?

Sr. Presidente, desculpe-me. Eu provavelmente me estendi.

A SRª PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Tem tempo ainda.

O SR. RENATO VILLELA - Puxa vida, isso é uma raridade.

Eu agradeço aos senhores a oportunidade de ouvir minhas palavras e devolvo a palavra à Presidente.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Agradeço ao Secretário Renato Villela e passo à Srª Ana Carla, Secretária de Fazenda de Goiás.

A SRª ANA CARLA ABRÃO - Obrigada Presidente. Cumprimento a Senadora Gleisi Hoffmann, em nome de quem cumprimento aqui todos os membros da Mesa. Aproveito inclusive para agradecer a V. Exª e aos demais Senadores que têm acolhido e dado tanto espaço aos Secretários de Fazenda nesta Casa. Definitivamente, isso tem sido importante para o debate num momento em que o País como um todo, mas em particular os Estados têm passado por uma situação muito grave, muito difícil. Então, muito importante esse debate, a abertura que esta Casa tem nos dado.

Aproveito para cumprimentar o Senador Randolfe e o Senador Ricardo Ferraço, que também têm nos acolhido aqui todas as vezes que o debate acaba chegando às contas públicas estaduais, que estão bastante combalidas.

Eu vou aproveitar e acrescentar aos pontos do meu colega Renato Villela alguns outros aspectos, algumas outras questões importantes que devem ser deixadas claras, justamente para fazermos esse debate de uma forma mais ampla. Vou falar do ponto de vista de um Estado que não está só desconfortável, como é o caso do Estado de São Paulo, do ponto de vista fiscal, não está em colapso, mas certamente representa uma boa média dos Estados brasileiros.

Eu diria que hoje temos talvez três, quatro Estados que estão numa situação de colapso, outros três, quatro Estados que estão numa situação de desconforto, mas cerca de 20 Estados estão numa situação bastante delicada e que numa trajetória que, necessariamente, vai desembocar para todos nós, se não revertermos essa trajetória, na mesma situação desses três, quatro Estados que já colapsaram.

No caso de Goiás, em função de um ajuste fiscal muito forte que o Governador Marconi Perillo empreendeu no último ano, ano e meio, nós migramos um pouquinho do extremo do colapso para o extremo do desconforto, mas isso com muita dificuldade. Eu costumo dizer para o Governador que, muitas vezes, enxugamos gelo porque ações tomadas em nível federal fazem com que as ações de ajuste, de reequilíbrio que nós façamos nos Estados sejam em parte neutralizadas, ou seja, voltamos um pouquinho mais para o extremo do colapso cada vez que isso acontece.

Então, dentro desse contexto, vou fazer aqui cinco pontos que acho que são importantes para o debate. Em primeiro lugar, não tenho a menor dúvida - e concordo com as palavras do Senador Jorge Viana - que nós temos hoje no transporte aéreo não um bem de luxo. Num país com as dimensões continentais do nosso, definitivamente o transporte aéreo é absolutamente fundamental. Não é um bem de luxo, não dever ser um privilégio.

Primeiro, eu acho que temos que definir isso bem. Quando falamos de desoneração ou de tributação de maneira geral é, de fato, necessário definir: estamos falando de um bem de luxo ou não estamos falando de um bem de luxo? Definitivamente, não estamos falando de um bem de luxo.

O segundo ponto é em relação ao sistema tributário. O sistema tributário brasileiro é o caos. Infelizmente, isso não se refere só ao setor aéreo. O ICMS é um caos, o sistema tributário é um caos, e quantas vezes eu não ouço de vários empresários que me dizem: "Secretária, eu gostaria que a nossa carga tributária, que já é alta, só me custasse a carga tributária". O problema é que a complexidade do sistema gera gastos com advogados, gastos com disputas judiciais e uma multiplicação de custos que fazem com que uma carga tributária elevada seja ainda mais elevada do ponto de vista efetivo.

Mas só que isso não é prerrogativa do setor aéreo. Mais do que isso, a própria desoneração, e o Senador Jorge Viana deu um exemplo aqui bastante concreto de um avião que sai para Buenos Aires, ou um avião que sai para dentro do Brasil, o ICMS de um não existe, o ICMS do outro existe. Isso vale para a soja, isso vale para a carne, isso vale para o milho, que são produtos, num nível de prioridade, ou seja, também estão longe de ser classificados como bens de luxo. Essa distorção não é prerrogativa do setor aéreo. Ela é a característica do nosso sistema tributário, que é um sistema tributário absolutamente esquizofrênico e complexo e que, no final do dia, reflete nos Estados. Ou seja, são os Estados que têm as suas exportações desoneradas, que não têm acesso à receita sobre essas movimentações.

Então é importante que se coloque mais uma vez assim: eu estou aqui querendo compartilhar informações para que tomemos as melhores decisões. Então, não é só querosene de aviação que, se for vendido para fora, não paga ICMS, se for vendido para dentro paga ICMS.

Terceiro ponto: aí entramos na situação dos Estados. Mais uma vez, eu vou sair da realidade de São Paulo e entrar na realidade desses vinte Estados que compõem uma média mais ampla. Hoje, no caso de Goiás, se reduzirmos a alíquota de 15% para 12%, são cerca de R\$15 milhões. Pouco? É pouco, mas são R\$15 milhões a menos na saúde, na educação ou na segurança pública. Porque hoje essa é a prioridade de um Estado que tem as suas finanças desequilibradas. Falta dinheiro no final do dia. Menos ICMS, menos R\$1 de ICMS é menos R\$1 de receita para ser aplicada em situações, essas sim, absolutamente prioritárias.

Então, acho que essa conta tem que ser feita. Isso talvez não seja a realidade quando sairmos da crise, certamente não será quando sairmos da crise e, certamente, não foi no passado também. Mas hoje é essa a realidade. A escolha que eu, como Secretária de Fazenda, tenho que fazer hoje todos os dias é onde vou aplicar os recursos que tenho disponíveis e que são faltantes. Eu hoje tenho demandas nessas áreas muito maiores do que eu tenho receita para atender, e R\$1 a menos de receita é, inclusive, R\$1 a menos de receita de vinculação: vinculação para a saúde, para a educação e, convenhamos, para a segurança pública, que é uma demanda com a qual os Estados hoje estão absolutamente sufocados.

Então, acho que esse é o ponto. Existe uma escolha que ia ser feita e o debate público serve para isto, para expor quais são as escolhas. E ninguém melhor do que os senhores aqui, representantes desta Casa, para nos dizerem: a escolha é esta; a escolha é aquela; qual é a melhor escolha em que devemos alocar os nossos recursos. Essa é a situação real.

No quarto ponto, eu vou concordar veementemente com o meu colega Renato Villela de que existe uma questão de autonomia e competência dos Estados. Nós sofremos, ao longo dos últimos anos, com desonerações federais que bateram, sim, na conta dos Estados. Foi só isso? Obviamente que não. Os Estados estão nessa crise por um conjunto de fatores, mas esse ponto compõe esse conjunto de fatores.

A mim, sim, também estranha muito o Governo Federal hoje apoiar essa medida, porque, afinal de contas, é fazer caridade com o chapéu alheio. Não é possível, na situação em que nós estamos, com a dificuldade que foi a composição do projeto de alongamento da dívida, nós hoje impormos aos Estados uma queda de arrecadação, por menor que seja. Foram 15 milhões - mais uma vez, é o exemplo de Goiás. Eu não tenho 15 milhões sobrando; eu tenho muito mais do que 15 milhões faltando para questões básicas de atendimento à população. Então, ao invadir dessa forma a competência dos Estados...

Nós temos o Confaz. Hoje, Goiás, por exemplo, pratica duas alíquotas. Eu tenho uma alíquota de 15%; eu tenho uma alíquota de 3%. E hoje nós temos condições de avaliar se isso é melhor ou pior para o Estado. Eu tenho condições hoje de colocar hoje 3% em algumas situações muito específicas, mas eu preciso dos 15% para garantir uma arrecadação que hoje é absolutamente fundamental. Se eu coloco tudo a 12%, definitivamente, a União ou o Governo Federal ou o Senado, no caso, está me impondo uma alíquota que vai me gerar uma perda e não vai me trazer resultado.

No caso dos Estados do Nordeste pode ser que essa seja uma situação diferente. Vamos discutir isso no âmbito do Confaz, em que o Acre ou Roraima ou o Amazonas vai poder dizer: no meu caso, eu quero reduzir a alíquota. Eu quero reduzir, porque a perda de receita que eu terei vai ser mais do que compensada com aumento de voos que a minha população vai receber.

Então, isso faz sentido. Agora, para Goiás, não faz; para São Paulo, certamente não faz. Não é só uma questão redistributiva, como o Renato colocou, que São Paulo vai perder e outros vão ganhar. Não, vários vão perder. E aqueles que vão ganhar vão ganhar à custa de vários que vão perder, e não necessariamente o impacto vai ser positivo. Agora, podemos fazer com que toda a atuação seja restrita àqueles que vão ganhar e que vão ter, no âmbito do Confaz, todas as condições de dizer: eu vou reduzir a minha alíquota. E os outros não precisam mexer. Então, por que vamos impor essa situação a todos os 27 entes federativos?

Finalmente, eu vou colocar aqui um ponto em relação ao impacto das desonerações. Eu também vi os gráficos do Dr. Eduardo, em que ele mostra a demanda, como ela foi evoluindo. Talvez até por um cacoete de economista, eu acho que

tem aqui uma variável que não foi exposta e que explica muito melhor aquele gráfico do que efetivamente o custo, que é a demanda.

O País cresceu em 2010, 2011, 2012, 2013. A economia cresceu, a renda cresceu, a demanda cresceu, e, obviamente, houve um impacto disso, um efeito multiplicador disso sobre a economia como um todo. A economia entrou em recessão em meados de 2014, mas ela já veio desacelerando a partir do final de 2013. É natural que haja uma queda de demanda e, portanto, é natural que haja uma queda de oferta como resposta a essa queda de demanda. Então, eu acho que precisamos entender que boa parte do efeito sobre todo o setor produtivo nacional - mais uma vez, não é prerrogativa do setor aéreo - vem de uma desaceleração da economia, muito mais do que qualquer outra coisa.

Infelizmente, o custo Brasil é elevado por uma série de fatores, sendo a carga tributária um deles. Mas nós não podemos esquecer que, mesmo com desonerações, se não houver demanda, retomada do crescimento, retomada do desenvolvimento, interrupção do aumento do desemprego, se não se reverter a trajetória em que hoje o País está, não haverá desoneração que dê conta dessa questão. Ao contrário. Nós estaremos reforçando uma roda que nos trouxe a situação em que hoje estamos, que é uma questão de crise fiscal, de desequilíbrio, de falta de recursos públicos para atender a população e à sua demanda como um todo.

Então, eu gostaria de finalizar, colocando essa visão no debate. Ou seja, existem hoje escolhas que devem ser feitas em função da escassez de recursos e do desequilíbrio das contas públicas. Desonerar, hoje, vai significar retirar recursos de outros setores, porque não há recursos sobrando, e, mais do que isso, sem clareza em relação aos impactos reais que isso vai gerar do ponto de vista de alívio para um setor em especial.

Finalmente, quero colocar, mais uma vez, reforçando o ponto do Renato, a sugestão de que façamos essa discussão no âmbito do Confaz, em que temos condições de particularizar, customizar soluções para aquelas regiões em que a desoneração ou mesmo uma regulação específica faça mais sentido do que para outras. De fato, o tratamento igualitário neste momento é bastante prejudicial.

(Soa a campainha.)

A SRª ANA CARLA ABRÃO - Agradeço, mais uma vez, o espaço e volto a palavra à Presidente Gleisi Hoffmann.

A SRª PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Obrigada, Secretária, pela exposição.

Passo a palavra agora ao Sr. Francisco Inocêncio para fazer a sua fala.

O SR. FRANCISCO INOCÊNCIO - Obrigado, Presidente.

Agradeço, em nome do Governo do Estado e, especialmente, do Secretário da Fazenda do Estado do Paraná, esta oportunidade para que nós possamos discutir o assunto num espaço aberto e democrático.

Na minha apresentação, farei uma abordagem, primeiro, do objeto da audiência, que é a proposta da resolução em si, e darei um pequeno enfoque nas emendas do Relator. Também vou dedicar o meu tempo especificamente à análise do projeto, apresentando uma proposta e os resultados a serem obtidos com essa proposta, e depois vou concluir a apresentação.

Presidente, vou direto ao projeto em si, à análise do projeto, tendo em vista que os antecessores já fizeram uma abordagem em relação ao projeto de lei.

Permita-me ser repetitivo, mas é importante que nós possamos focar exatamente qual é a competência do Senado Federal e a competência dos Estados relativamente a atribuições de alíquotas em tributos. E verificamos que a Constituição Federal já estabeleceu, nos incisos IV e V do §2º do art. 155, a forma com que o Estado Federal pode, por meio de resolução, fixar alíquotas máximas, mínimas, ou alíquotas interestaduais relativas ao ICMS. Se não, vejamos: o inciso V, como já foi falado anteriormente, faculta ao Senado Federal fixar as alíquotas máximas, na alínea "b", nas mesmas operações de que trata a alínea "a", "para resolver conflito específico que envolva interesse de Estados". E aí, senhores, nós procuramos levantar quais são as justificativas ao projeto de lei que justifiquem esses conflitos que excepcionam a resolução do Senado.

A primeira abordagem foi em relação às alíquotas de ICMS do querosene de aviação (QAV), que se dá de forma caótica, imperando no País um excesso de alíquotas, variando de 3% a 25%. Essa é a primeira justificativa.

A segunda trata da omissão dos Estados em pôr fim à guerra fiscal do QAV, e a redução da alíquota colocaria o seu fim à estabilidade necessária para as companhias aéreas.

Item c: a crise do mercado de aviação civil, gerada pela escalada do dólar, e redução do consumo familiar doméstico no País; a inclusão de milhões de brasileiros no mercado aéreo está ameaçada; a desaceleração das atividades aéreas levou a uma queda de 40% no fluxo de viagens de negócios; e problemas ambientais gerados pela prática do *tankering*.

Vejamos, então. Nós estamos diante de um conflito que envolva interesses dos Estados? O que acontece, senhores, é que o excesso da quantidade de alíquotas do QAV também ocorre com uma quantidade enorme de outros produtos e serviços, cujas alíquotas da carga tributária são diferenciadas entre os Estados, conforme colocado pela secretária Ana Amélia e pelo secretário Villela.

Então, caso o Senado Federal opte por editar resolução para cada produto ou serviço, de forma a garantir o fim da guerra fiscal, a estabilidade dos setores ou a retomada do desenvolvimento econômico do País, então podemos admitir, senhores, que nós estaremos verificando outras muitas resoluções para estipular alíquotas máximas aos mais diversos produtos e serviços. Também saliento que esse precedente vai provocar inúmeras demandas ao Senado para resolver problemas setoriais conjunturais.

Sr^a Presidente, amanhã, nós podemos ter os medicamentos, podemos ter o setor de energia elétrica, o setor de comunicações, de alimentos, entre outros setores - com que nós nos deparamos no Confaz -, em que cada um possui a sua especificidade e o seu problema em função da crise que nós estamos passando. E, o que é mais grave, percebemos também que, com a edição da resolução do Senado baseada nas justificativas ora apresentadas, está-se infringindo totalmente a autonomia dos Estados para estabelecerem suas alíquotas internas, conforme já foi muito bem observado pelos antecessores.

Volto a perguntar aos senhores: estamos diante de um conflito? Não, não existe conflito de interesse em autoridades federadas, devido ao excesso de alíquotas. O tipo de conflito, se há, ocorre em função de benefícios fiscais concedidos à revelia do Confaz, mediante redução de carga tributária do ICMS, num contexto de guerra fiscal. Questão que, segundo o nosso entendimento, deve ser tratado no âmbito do Supremo Tribunal Federal ou por uma reforma do ICMS, não é no Senado Federal o espaço para discutirmos esses conflitos no âmbito da guerra fiscal, porque, se estamos falando de guerra fiscal, é um problema de inconstitucionalidade.

Outra pergunta: digamos que o Senado opte por adotar essa invasão de competência. O Senado, Sr^a Presidente, vai dar conta de resolver todos os conflitos da guerra fiscal, simplesmente com o inc. V, do § 2º, do art. 155 da Constituição? Terá fôlego suficiente para resolver todos esses conflitos?

Ao verificarmos a justificativa do projeto, o que percebemos é que estamos diante de problemas econômicos e setoriais macroeconômicos. E a Secretária Ana Carla observou muito bem, e eu, também, como economista. Nós temos que analisar sob a ótica da crise de problemas macroeconômicos. Então, o que detectamos? Aumento dos custos das companhias aéreas, em função da alta do dólar, entre outros; a diminuição da atividade econômica, portanto, a redução das viagens de negócios, isso está evidenciado; a redução da renda das famílias, com cortes nas despesas com turismo e, por consequência, muitas estão substituindo por transporte terrestre; a instabilidade empresarial gerada pela crise, entre outros. Esses são fenômenos gerados, alheios a uma simples questão de analisar conflitos entre Estados, mas sim um problema pontual gerado pela crise econômica que se observa no País até agora.

Pergunto novamente: a fixação da alíquota máxima para o ICMS vai resolver os problemas? Não, não vai resolver. A fixação da alíquota de 12 ou 18 vai resolver a guerra fiscal? Não vai. Uma observação interessante que colocamos é o que aconteceu com a Resolução 13, que é competência do Senado Federal, porque estamos tratando de alíquotas interestaduais. O que observamos com a Resolução 13? Ela reduziu a alíquota de ICMS dos produtos importados em operações interestaduais para 4%, e a guerra continua. Os Estados conseguem fazer guerra fiscal até com uma alíquota tão baixa de 4%. E percebemos, nós, São Paulo, o quanto estamos sofrendo com esta guerra fiscal, alíquota de 4%. O País se tornou menos competitivo com essa redução de carga tributária na operação interestadual, sendo que era competência do Senado, mas o reflexo que isso pode ocorrer na economia, quando tomamos algumas medidas e não mensuramos o impacto delas, sob o aspecto econômico, e que a justificativa, à época, também era de combater, reduzir o tamanho da guerra fiscal. No entanto, a guerra continua solta e sem a sua solução definitiva em relação à importação dos produtos.

Novamente a pergunta: vai resolver essa redução de carga? Não. Por quê? Porque a carga tributária de ICMS, senhores, não é um fator determinante para a redução de exclusão dos voos regionais. Bom seria se fosse isso, não é, Secretário? Bom se fosse. Resolveríamos essa questão no âmbito do Confaz. Estamos abertos para isso. No entanto, ela não é fator determinante para definição dos voos regionais.

O aumento da carga do QAV, em abril de 2005, no caso do Paraná - eu trouxe um caso específico de 7 para 18 - não reduziu a quantidade de voos para as cidades paranaenses. Sabemos que as companhias aéreas não podem, do dia para a noite, retirar os voos. Mas nós percebemos que, de abril a dezembro, nós tivemos um aumento de voo no volume global dentro do Estado do Paraná, conforme fonte da própria Anac.

Então, o que há - nós percebemos e reforçamos o que foi falado até agora - é uma redução na demanda dos serviços aéreos pela queda da atividade econômica do País. E com isso você tem como consequência a redução da malha atendida das

empresas aéreas, combinando com o aumento dos custos, em função da alta do dólar. O problema é muito maior, é muito mais macro do que nós ficarmos tentando, por meio de uma redução de carga, ou estabelecendo uma carga tributária máxima, para que nós possamos atacar todas essas problemáticas.

Vou salientar, da mesma forma que os antecessores: o Senado Federal, com o aval do Governo Federal, como foi colocado nesta Mesa, está novamente tentando resolver problemas econômicos utilizando as receitas dos Estados e dos Municípios. Salientamos, Presidente e demais Senadores, que 25% do ICMS são destinados aos Municípios. Então, os Municípios também deveriam estar nessa discussão, porque dessa perda apontada pelo Secretário Renato Villela, de 500, 600 milhões, 25% os Municípios estarão perdendo. Neste momento em que todos os Estados estão com dificuldades, outros com dificuldades crônicas, Municípios com dificuldades absurdas, nós estamos querendo fazer uma redução da capacidade de receita desses entes federados.

No caso do Estado do Paraná, o levantamento que nós efetuamos é de que a cada 1% de redução no ICMS nós estaríamos perdendo R\$4,3 milhões. Portanto, uma redução para 12 geraria uma perda de R\$26 milhões ao ano.

Eu diria, Ana Carla, que é muito dinheiro. É muito dinheiro, tendo em vista as nossas necessidades, as dificuldades por que estamos passando e, principalmente, que 25% desses Municípios serão distribuídos pelos 399 Municípios do nosso Estado. Então, o que teremos como resultado da adoção desse projeto de resolução do Senado? Os Estados e Municípios terão suas receitas reduzidas. E aqui, senhores, há um caso crônico, porque essa redução de receita vai inviabilizar vários projetos, vários programas de Estado voltados especificamente para a área social, nesse momento crônico, quando as famílias buscam mais serviços por saúde, mais serviços para educação, saem do setor privado e vão procurar esse resguardo no Estado, segurança pública, e os Estados e Municípios terão redução de receita.

A guerra fiscal vai continuar, portanto todos os problemas vão continuar. Os problemas de custo das companhias aéreas não serão totalmente resolvidos, pois se fundamentam em princípio de câmbio e demanda, e as famílias continuarão sem acesso a transporte aéreo em função do preço e pelo cancelamento das rotas dos voos. Então, os resultados serão esses a que nós iremos assistir.

Qual é a proposta que nós trazemos para a Mesa?

Se o Governo Federal quer realmente apoiar, resolver essa questão, e se o Senado Federal quer realmente atacar essa sugestão, esse problema, vamos regulamentar a Lei nº 13.097, que trata do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional Brasileira. Por quê? Essa lei estabelece, no seu art. 14, que traz todo o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional Brasileira, e traz, no seu art. 16, que o objetivo dessa lei é aumentar o acesso da população brasileira ao sistema de transporte aéreo brasileiro, integrar as comunidades isoladas e facilitar o acesso às regiões com potencial turístico, observado o disposto no art. 1º.

E para viabilizar esses objetivos, a que a União está autorizada? Ela está autorizada a conceder subvenção econômica, limitada à utilização de 30% dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil.

Nós verificamos o orçamento de 2016 e tem consignado, para o Fundo Nacional de Aviação Civil, R\$3,8 bilhões, neste código de receita Recurso das Concessões e Permissões.

(Soa a campanha.)

O SR. FRANCISCO INOCÊNCIO - Portanto, 30% poderiam ser direcionados. Poderia ser feito pela redução de tarifas, para cobrir os custos de tarifas, para pagamento de parte dos custos de até 60 passageiros transportados em voos diretos. Então, o que é necessário para a implementação desta lei? Precisa ser concluída pela Secretaria de Aviação Civil. Verifica-se, portanto, que já existe instrumento local e dotação orçamentária para conceder essa subvenção econômica e viabilizar o voo regional.

Vou passar meio rápido.

Quais os resultados com isso? Impacto direto no faturamento das empresas com a implementação, com a regulamentação dessa lei; impacto positivo nas finanças do Estado e Municípios com o aumento da arrecadação do ICMS do consumo do QAV gerado pelas novas rotas; viabilidade do atendimento às famílias; desenvolvimento econômico gerado pelas novas rotas.

Concluimos, senhoras e senhores, de forma bem rápida, que não há conflito de interesse entre os Estados a ser resolvido no caso das alíquotas do QAV. O Senado não pode, por meio de resolução, fixar alíquotas máximas nas operações internas. A alíquota do ICMS do QAV deve ser tratada no contexto de reforma do ICMS, que poderia se dar através de redução das alíquotas interestaduais, convalidação, redução do quórum do Confaz para deliberar sobre o legado da guerra fiscal.

A aviação regional deve ser tratada no âmbito federativo com o instrumento legal que já contempla os requisitos necessários para a implantação do Programa de Desenvolvimento e atende as expectativas das companhias.

Muito obrigado, Sr^a Presidente.

A SR^a PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Muito bem. Agradeço ao Sr. Francisco.

Nós passaremos, agora, aos Senadores e, na sequência, também, aos representantes das companhias aéreas, que poderão manifestar-se.

Eu só quero antes, também, anunciar a presença aqui do Sr. João Carlos Araújo de Oliveira, que representa, nesta oportunidade, o Secretário de Estado de Fazenda de Roraima. Ele é assessor da Secretaria de Fazenda e também está aqui conosco.

Pois não, Senador Jorge.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Pela ordem, Sr^a Presidente.

Senadores colegas José Aníbal e Randolfe, nós tivemos aqui exposições com tempo, mais detalhadas, com mais substância, tanto dos representantes dos Estados como também dos outros nossos convidados, mas, talvez, por uma questão prática - eu estou em duas comissões também -, os representantes das companhias fariam algum complemento e nós, Senadores, falaríamos já no final. Vários colegas já vieram e saíram. Então, se fosse possível, porque assim ouviríamos

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - Se fosse possível em um prazo curtíssimo.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Isso.

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - Curtíssimo.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - De maneira objetiva. Quem sabe um pequeno recado de cada um, obviamente, que não leve em conta...

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - Eles estão aparentemente bem entrosados. Então, que um fale pelos outros.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Isso. Alguma coisa que possa complementar, que aí já completariamos.

A SR^a PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Eu consulto, então, os senhores se gostariam de usar da palavra. Nós poderíamos dispor de cinco minutos, se todos quiserem falar, ou então agrega esse tempo para que um dos senhores fale.

O senhor quer falar?

O Sr. Basílio é Diretor de Assuntos Regulatórios da Latam.

O SR. BASÍLIO DIAS - Sr^a Presidente, muito obrigado pela oportunidade. Aproveito para cumprimentar todos os componentes da Mesa, meus companheiros da aviação e todos os participantes desta audiência.

Eu queria só agregar algumas coisas ao que foi falado pelo nosso representante da associação. Eu não entrarei na questão do que foi colocado pelos Srs. Secretários de Fazenda, mas quero agregar o seguinte: o combustível é tão importante para nós hoje. A aviação, todos acompanham o cenário, o que temos passado. As empresas estão realmente numa situação muito difícil. Os nossos balanços são abertos. Tivemos, nos últimos 3 anos, uma perda de R\$10 bilhões dentro de cenário das empresas aéreas e o combustível tem um significado muito importante nisso.

Foi colocado aqui pelo nosso representante do Governo, pelo Sr. Eduardo, sobre custo dentro da passagem aérea, mas é importante também, dentro do que foi colocado aqui, salientarmos o custo do combustível dentro de uma escolha de uma rota, dentro de uma escolha de uma nova base, que são os custos variáveis que as empresas aéreas têm para poder escolher um novo destino e uma nova rota.

Eu trouxe aqui o exemplo para os senhores: 54% do custo variável entra na escolha de um novo destino. O que quer dizer isso? Dentro dos 100%, para que possamos tomar uma decisão de negócio, de uma nova escolha, o combustível está com 54%. O que é que compõe o custo variável, por exemplo, de uma escolha? Só para os senhores terem uma ideia, tripulação, navegação aérea, manutenção, seguro de aeronaves, tudo isso está dentro do custo variável. Dentro do custo variável, o combustível equivale a 54% da nossa decisão.

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - Dá para você dar um exemplo disso aí? Porque para mim isso é absolutamente irreal: 54% é o custo do combustível para tomada de uma decisão.

O SR. BASÍLIO DIAS - Pois não, Senador. Eu trouxe esses números. Dentro da avaliação quando vamos escolher uma nova rota ou um novo destino, o combustível é muito importante. Esses 54% estão dentro desses custos variáveis que temos. Dentro desses custos variáveis que têm, lógico, custo de tripulação... O fixo, por exemplo, é o custo da aeronave. A aeronave está ali e não consideramos esse custo, ele é fixo. Agora, para que possamos escolher um destino, o combustível - não dentro da passagem...

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - Então, começa por aí. Não é dentro da passagem.

O SR. BASÍLIO DIAS - Não, não é dentro da passagem. Na passagem ele fica entre 38 a 40% do preço da passagem.

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - Mesmo aí eu queria ver isso demonstrado. Não consigo ter sensibilidade para esse número. Acho que esse número está superdimensionado.

O SR. BASÍLIO DIAS - Eu entrego isso para o senhor...

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - Até porque, se em três anos vocês tiveram R\$10 bilhões de prejuízo, não foi pelos 12% que vocês não conseguiram unificar na alíquota do ICMS. Foi pelo diagnóstico feito aqui pelos secretários. O Brasil está crescendo? O Brasil está decrescendo.

A SRª PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Senador José Aníbal, só deixa ele terminar que vou abrir a palavra a V. Exª.

O SR. BASÍLIO DIAS - O problema não é só o combustível. O combustível é um fator que nós estamos colocando aqui bastante preponderante, é o que daria fôlego para hoje a indústria poder ainda continuar, porque os prejuízos são enormes. Então, estamos colocando o combustível como um dos fatores.

Se tivéssemos hoje essa redução de 12% para os Estados, isso não significa que teríamos umas empresas saudáveis. Não, não é isso que está se colocando aqui. O que estou dizendo é que o combustível tem vários fatores que implicam essa nossa situação.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Dr. Basílio, o senhor poderia reiterar qual percentual que o combustível implica na tarifa, no preço da passagem?

O SR. BASÍLIO DIAS - Pois não, Senador. É o que já foi falado aqui: 38% a 40% que nós temos dentro da precificação da passagem aérea é o que o combustível significa.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - E disso, quanto seria da tributação?

O SR. BASÍLIO DIAS - Eu teria que fazer os cálculos. Não sei se o Eduardo está com eles. É porque o Eduardo já comentou ali, Senador.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Média nacional, 18%. Varia de 3% a 25%, dependendo do Estado.

(Soa a campanha.)

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Agradeço.

O SR. BASÍLIO DIAS - Dezoito, dezenove. Depende.

Muito obrigado, Srª Presidenta.

A SRª PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Consulto o Sr. Tarcísio se quer fazer uso da palavra.

Também a Srª Patrízia.

O SR. TARCÍSIO GARGIONI - Eu agradeço a oportunidade, mas não tenho nada a acrescentar ao que já foi dito.

A SRª PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Srª Patrízia. Sr. Alberto.

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Não tenho muito a acrescentar. Eu agradeço a oportunidade e parablenizo todos os palestrantes. Foi tudo muito interessante, não é? E não é nosso propósito resolver o problema tributário nem dos Estados, nem do Brasil.

Uma peculiaridade que tem a aviação em relação a outros insumos de que se falou é que a aviação é uma atividade global. Ela não se restringe ao Brasil. As empresas brasileiras também voam para outros lugares. O que a gente pede é para estar o mais próximo possível do que se faz na aviação do mundo.

Eu, além de trabalhar na aviação, sou um cidadão brasileiro. É lógico que eu me preocupo com a situação de todos os Estados, de todos os brasileiros. Mas eu estou aqui representando uma empresa aérea. E o que eu posso dizer, como já foi dito aqui pelo meu colega, é que várias são as causas que nos levaram à crise financeira que as empresas estão vivendo. O combustível, que é, sim, 40% dos custos e hoje é 38%, é o que mexe mais o ponteiro.

Então, se a gente vir a história do Brasil, as empresas que foram nascendo e fechando, nascendo e fechando, é difícil imaginar que todos os gestores das empresas aéreas sejam incompetentes. A gente deve imaginar que há alguma coisa que está acontecendo que não permite que as empresas aéreas se sustentem ao longo do tempo. As empresas nascem, vivem bem durante um tempo e, com o tempo, desaparecem. Eu mesmo sou oriundo da Varig. O que a gente quer é estudar o ambiente de negócio da aviação para ver o que a gente pode fazer.

O colega Francisco Inocêncio falou muito bem. Todos nós apoiamos o PDAR. Até nós falamos que são duas coisas diferentes. A primeira coisa que queremos é que as empresas aéreas subsistam. A segunda coisa é que, subsistindo elas, como é que fazemos para que outros Municípios também sejam atendidos pela aviação. Nós já tivemos 300, 350 Municípios atendidos. Hoje estamos com pouco acima de 100. Então, que definitivamente o custo de combustível afeta a saúde financeira das empresas não há a menor dúvida. E esse custo de combustível se compõe de duas grandes variáveis.

Uma é a precificação do combustível no Brasil. O mundo todo teve uma queda em torno de 50%. Nós sabemos que o barril do petróleo caiu de 120, hoje está em torno de 49. E os impostos que incidem sobre o combustível. No Brasil, nós não tivemos nenhuma vantagem na queda do preço do petróleo internacional, porque o combustível é precificado em dólar. O que caiu do preço do barril foi o que subiu o dólar. Então nós não tivemos nenhum benefício, ou tivemos benefício de 7%, 8%. O Eduardo está me corrigindo que subiu 1%.

O combustível de aviação tem uma peculiaridade. Diferente de todos os outros combustíveis usados no Brasil, é o único que tem uma regra fixa de correção do seu valor mês a mês. Qualquer outro combustível fica até um ano sem variar, o combustível de aviação tem uma regra que varia de 30 em 30 dias, diretamente em função do dólar.

Ouvimos com muito cuidado a explicação de todos os Secretários da Fazenda, todas elas muito competentes, mas, só do lado da aviação, realmente, acreditem que para nós o custo do combustível no nosso resultado... e é evidente que a situação econômica do Brasil foi o maior motivo pelo qual houve a redução de oferta, mas essa redução de oferta poderia ter sido menor se menor fossem os nossos custos. Então, a redução de oferta foi em função da queda do PIB, mas o tamanho da redução, evidentemente, é em função do custo. Se o custo fosse menor, nós temos certeza de que essa redução seria menor. Nós não temos a menor dúvida que menos voos seriam cancelados ou com menos frequência seriam cancelados se os nossos custos não fossem o que são agora.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Agradeço ao Sr. Alberto.

Já estamos com os Senadores inscritos. O Senador Randolfe havia pedido a palavra. Porém, antes, Senador Randolfe, vou conceder a palavra ao Senador José Aníbal, que é um dos autores do requerimento.

O Senador Jorge Viana já havia feito um pronunciamento. Depois nós passamos a ele novamente.

Então, Senador José Aníbal.

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - Vou começar tendo a mesma certeza do orador que me antecedeu de que, se o ICMS unificado do querosene para a aviação fosse de 12%, tenho certeza de que necessariamente não teria havido redução de tarifa.

Eu acho que em setores como esse, praticamente monopolizados, é muito difícil conseguir impactos em termos de tarifas quando você faz algum tipo de renúncia fiscal.

Eu queria dizer também que fiquei muito surpreso, mas entendo bem, porque Jorge Viana é do Acre, e eu nasci em Rondônia, ainda fui passageiro da Cruzeiro do Sul, na Panair...

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - O DC3.

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - O DC3, o melhor dos aviões. Eu entendo a motivação dele e do Senador Randolfe, que querem dinamizar a aviação nos seus Estados, querem que haja mais frequência, querem que haja custo melhor.

Eu sou escandalizado com o custo de tarifas no Brasil. Com quatro idas e voltas a São Paulo, eu estourei a minha cota de passagens no Senado: R\$1.800, R\$1.900, R\$1.600 - uma perna!

E a minha filha, Senadora, veio de Londres outro dia - veio e voltou já - e pagou £440, na British, para vir e voltar. Isso dá R\$4 mil. Duas pernas, praticamente, de São Paulo a Brasília e de Brasília a São Paulo.

Então, desde o início, eu achei que essa conversa, essa discussão, esse pleito não deveria estar aqui, no Senado. Isso poderia ser objeto de uma boa conversa no Confaz. O secretário do Paraná apresentou ideias, o Renato apresentou, a Ana Carla também.

Essa é uma via de: "Ah, não; vamos reduzir; vamos diminuir, que vai resolver." Chegou-se a pensar nisso no caso de energia. São Paulo tem uma das menores alíquotas de energia e diferenciada - indústria, residência, enfim. Eu falei: "Olha, eu acho que isso não é um bom caminho, embora haja Estados que têm alíquota maior que São Paulo." Não vai resolver; não pensa num facilitário. O facilitário não resolve coisa nenhuma.

Então eu queria ponderar ao Senador Jorge Viana, ao Randolfe, enfim, aos Senadores aqui presentes, que essa matéria não fosse objeto de deliberação nossa, até porque não nos compete fazer; não é competência do Senado. Isso vai dar motivo a uma enxurrada de ações, de pedidos... Vai agravar mais ainda esse quadro caótico. E, por oposição a isso, é possível que se coloque, é possível que possamos colocar, Senador Jorge Viana, num bom caminho, uma conversa sobre o setor de aviação civil no Brasil, na linha, por exemplo, de propostas que foram sugeridas aqui pelo Paraná e outras que venhamos a sugerir, com o uso desse fundo, que possa favorecer.

De qualquer maneira, acho que o diagnóstico das empresas aéreas, externado aqui pelo Presidente da Abear, está errado. O que agravou o problema, o que tornou crítica a situação do setor é a recessão - a economia está vivendo um problema, uma crise grave. As alternativas foram encontradas pelas empresas. Eu conheço empresas que hoje só fazem *conference call*, não permitem viagem; é por telefone, claro. Aliás esse é um público que depois vai ser difícil recuperar, porque eles vão descobrir que *conference call* funciona direitinho e tal. Enfim, houve problema de toda natureza. Eu me preocupo; a aviação civil no Brasil é crucial.

Então vamos procurar um diagnóstico bem afinado, para que haja uma atenção especial do Governo nessa direção. Quando eu percebo que o ônibus volta a ficar mais competitivo - isso é meramente empírico - e converso com pessoas da população, que me dizem: "Não; vou a Bahia." Eu digo: "E aí vai de avião?" "Não, não, agora não dá; vou de carro." Ou vão de ônibus, porque o ônibus está mais em conta. Mas já chegou a haver situações em que as pessoas balançaram várias vezes e optaram pelo transporte aéreo, porque o preço era muito convidativo.

Então temos que voltar a isso. Eu acho que isso é uma questão de universalizar a possibilidade de as pessoas usarem o transporte aéreo em um país continental como o nosso.

Eu queria sugerir, Senador Jorge Viana, que pudéssemos trabalhar numa solução alternativa, que não abrisse um precedente - e eu tenho certeza de que abrirá, até pelo que foi dito aqui pelos secretários -, não abrisse um caminho que vá tumultuar mais ainda o procedimento com relação à questão tributária no Brasil.

Nós vimos ações de toda a natureza, e eu tenho certeza - vocês me desculpem -, de que não será essa unificação de alíquota para querosene de aviação civil que vai, ainda que expressivamente, não digo de forma muito expressiva, mas minimamente expressiva, promover um estímulo, uma reativação do setor de aviação civil e uma apropriação desse resultado pelos usuários.

Eu questiono muito isso que está aqui e quero sugerir que repensássemos, na próxima reunião da nossa Comissão ou quando formos tratar desse assunto para deliberar, que considerássemos a possibilidade de encontrar um outro procedimento para contribuir com minorar os efeitos da crise na aviação civil comercial.

A SRª PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Muito obrigada, Senador José Aníbal.

Com a palavra agora o Senador Randolfe Rodrigues, mas eu queria convidar o Senador Jorge Viana para assumir a Presidência por alguns minutos. Eu vou ter que me retirar e logo retorno.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Se V. Exª me permitisse e o colega Randolfe, eu queria, antes de assumir, dois ou três minutos, só para fazer um esclarecimento aqui, só para deixar claro algo. Eu estou trabalhando nesse tema há algum tempo, com o apoio da Consultoria do Senado, com o apoio do meu gabinete, com a ajuda do Senador Randolfe. É um tema que diz respeito a um importante interesse do cidadão brasileiro e do próprio País.

Eu só queria deixar claro que a nossa Constituição deixa bem clara a competência do Senado para tratar dessa matéria. É só isso que eu queria deixar claro, com todo o respeito ao colega, Senador Aníbal, que procura também cumprir o seu papel aqui, defender os interesses e pôr a sua opinião que tem que ser considerada e respeitada,

Na Constituição, no capítulo que trata da tributação, do orçamento, do sistema tributário nacional, vamos para a Seção IV. Art. 155 da Constituição: "Compete aos Estados e ao Distrito Federal [...]", a parte de tributação, "inciso II - operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, ainda que as operações e as prestações se iniciem no exterior. §2º Impostos previstos no inciso II atenderá o seguinte [...]". Aí eu vou para o inciso V do §2º, que diz: "é facultado ao Senado Federal: [...] letra b) fixar alíquotas máximas nas mesmas operações para resolver conflito específico que envolva interesse de Estados, mediante resolução de iniciativa da maioria absoluta e aprovada por dois terços de seus membros."

Então, eu só queria dizer que esse é um dos assuntos que, mesmo tratando de tributação, é uma prerrogativa explicitamente colocada na Constituição, do Senado Federal. É óbvio que ele gera conflito.

Estamos aqui fazendo uma boa audiência, mas eu acredito - e espero, sinceramente - que o Senado possa deliberar sobre essa matéria aqui, na Comissão, porque nós já estamos postergando há muito tempo, e aí temos que, quando não há entendimento, ir para o voto.

Peço que seja na próxima terça-feira, inclusive aqui na Comissão, porque abrimos mão de apreciar este projeto de resolução já em outras sessões que estavam marcadas, para, considerando a iniciativa do Senador José Aníbal, que eu até subscrevi, da Senadora Marta e outros Senadores, fazermos esta audiência.

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - Senador Viana, só uma frase, Presidente: "Para resolver conflito específico que envolva interesse de Estados". Aqui não há conflito entre interesses e Estados.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - Não, aqui não há.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Com a alíquota, mas o Senado pode afixar um teto.

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - Não há um conflito manifesto entre os Estados.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Claro que há.

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - Não há. O que há é uma vontade manifesta de um setor da economia, interpretada...

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Senador, com todo o respeito, há e põe em risco o contribuinte. Há aviões abastecendo num Estado, indo para o outro. Varia de 3 a 25%.

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - Pois é. Vamos fazer o seguinte: CCJ.

A SRª PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - A interpretação é controversa.

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - Tem que ir para a CCJ. Como não, Senador? Como não?

A SRª PRESIDENTE (Gleisi Hoffmann. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Senador Randolfe Rodrigues

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Social Democrata/PSDB - SP) - Eu não vou permitir uma votação que não tem procedência.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Presidente, permita-me.

Quero agradecer a V. Exª, aos expositores aqui presentes, ao Eduardo, representando a Associação Brasileira de Empresa e Transportes Aéreos, às empresas aqui presentes.

Antes de o Senador Jorge Viana assumir a Presidência desta Comissão, eu tinha certeza de que nenhum - não posso afirmar mais isso, porque o Jorge aí está - dos membros da Mesa já conheceu, já fez um deslocamento para o Amapá, para o Acre ou para Roraima.

Como o Jorge está aí, é inócua esta minha unanimidade que queria destacar. Digo isso porque, às vezes, nós não reconhecemos a dimensão de um País que é a quarta geografia do Planeta. E em um País que é a quarta geografia do

Planeta, Senador José Aníbal - rondoniense que é, sabe o que significa a nossa Região Amazônica, representa 2/3 do território nacional, divididos por rios e florestas - que o transporte aéreo não é um bem de luxo, é uma necessidade básica.

Digo isso do meu lugar, inclusive. No Amapá - o Senador Jorge conhece muito bem - não tem chance de outro deslocamento que não seja por transporte aéreo, não há chance mesmo. No Acre, ainda há a Rio Branco-Porto Velho, a Porto Velho-Cuiabá. Mas, no Amapá, a situação é que não há chance, não há possibilidade. Esse deslocamento é impossível. É separado pelo Rio Amazonas, pelo Rio Jari, pela Floresta do Parque Nacional de Tumucumaque, e fronteira mais próxima para nós é a Guiana Francesa, que existe lá uma ponte há cinco anos não inaugurada.

Então, é a realidade de um País que é a quarta geografia do Planeta, e tem essas realidades. Essa geografia do Planeta impõe algumas consequências. Eu vir para Brasília toda semana é mais caro do que uma viagem para Miami - meu deslocamento do Amapá para cá. Para mim, isso é tranquilo porque, inclusive, é meu ofício. Imagine para os cidadãos que lá vivem.

Então, quero abrir o diálogo a partir desta perspectiva, da perspectiva de 12 milhões de brasileiros que vivem na Região Amazônica. A outra questão é que me parece que há um debate enviesado sobre a questão do setor da aviação civil.

Na semana passada e esta semana, tentou-se aprovar aqui uma medida provisória em que eram transferidos 100% de empresas de capital estrangeiro entrarem no mercado nacional de aviação civil.

Tenho um gráfico aqui - acho difícil visualizá-lo, mas posso deixá-lo à disposição -, dizendo que a querosene de aviação mais cara do mundo, o custo de querosene de aviação mais caro do mundo, é a do Brasil. Custo de aviação mais caro do mundo; cinco vezes mais do que o dos Estados Unidos.

Então...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Sim, mas é o custo de querosene da aviação, cujo debate estamos pautando.

Só quero trazer esse dado do custo de querosene aqui no Brasil, não adentrando no mérito. É bem verdade que, quando a devida permissão, *data venia* do Senador Aníbal, o custo é formado pelos tributos que o compõem e pela oferta e procura no mercado. É isso que estabelece o preço; que estabelece a tarifa.

Ocorre o seguinte: não vou adentrar-me nos detalhes, não vamos aprofundar aqui um debate sobre a carga brasileira, é uma das maiores do mundo, mas a realidade é que, hoje, o custo do querosene de aviação aqui é cinco vezes maior do que o de outras das maiores geografias do Planeta, que são os Estados Unidos. Então, essa é a primeira questão.

A segunda questão foi apresentada aqui pelo Senador Jorge Viana. Trata-se do art. 155, inciso V, alínea "b", da Constituição. Sem necessitar de uma nova repetição do dispositivo constitucional, o que busca a alínea "b", inciso V, art. 155, da Constituição? Busca resolver conflitos federativos sobre a alíquota maior e a menor de ICMS entre as Unidades da Federação.

Esse é o objetivo. É por isto que o legislador Constituinte colocou esse dispositivo no texto da nossa Constituição: resolver conflito, pois me parece que, no debate, surgiu uma questão semântica sobre o que seria o conflito. Ou seja, é dito que não há conflito. Então, não se encaixaria aqui o mérito da resolução dessa questão por este projeto de resolução. Entretanto, foi dito - e houve um reconhecimento - que há uma "guerra fiscal".

Ora, temos 11 Estados, praticando a alíquota de 25%; seis, praticando a alíquota de 18% sobre o querosene de aviação; quatro, praticando a alíquota de 17%; um, inclusive o Estado da querida Secretária Ana Carla Abrão, o de Goiás, praticando a alíquota de 15%; outro, o de Tocantins, pratica a alíquota de 14%; um, praticando a alíquota de 13% - o Rio de Janeiro; e três, praticando a alíquota de 12% - Distrito Federal, Roraima e Rio Grande do Norte.

Temos uma situação no Confaz. Talvez, por isso, tenha surgido a ideia do projeto de resolução. O Confaz tem um dispositivo - a Srª e os Srs. Secretários sabem disso - em que não há resolução se não houver a unanimidade; a unanimidade do Confaz ainda é um dispositivo em vigência.

Parece-me que não há o estabelecimento de um convênio, por unanimidade, pelo menos desde os anos de 1980, ou seja, delegar, abrir, dizendo que este debate vai ser solucionado pelo Confaz, à luz da realidade dos números, da realidade colocada concretamente, é dizermos, então, que vamos permanecer num impasse já estabelecido.

Daqui a pouco, o Amapá reduz para 11 ou 10%, porque o impacto é menor. Se outro Estado continua a dar sequência na redução, vamos continuar com um impasse. Ora, parece-me claramente que há uma questão semântica. Há um conflito federativo claro sobre a questão das alíquotas.

Por fim, parece-me que, do ponto de vista do Dr. Eduardo, representante das empresas aéreas aqui presentes, é importante, é fundamental - quero aqui dar um outro aspecto e já indago ao Dr. Eduardo da Mesa - ficar claro qual seria a contrapartida por parte das empresas e do setor, em decorrência da redução. Ou seja, o que isso concretamente vai representar?

A ideia desse projeto, obviamente, veio a partir de um reconhecimento da crise que vive um dos mais importantes setores da economia nacional. Não se trata de um setor qualquer. Temos o terceiro mercado de aviação civil do Planeta. Esse mercado cresceu no último período e, no último ano, decaiu.

Tivemos milhares de brasileiros, que nunca tiveram o prazer e a possibilidade... Não tiveram obviamente o privilégio do Senador José Aníbal de voar pela Panair.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Na Cruzeiro do Sul, então.

Não tiveram esse privilégio, mas milhares de brasileiros, nos últimos anos, tiveram o privilégio de poder voltar a voar.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Na FAB, mas era menos confortável, obviamente, do que a Cruzeiro do Sul e a Panair. *(Risos.)*

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Perfeitamente.

Então, não tiveram esse privilégio, mas milhares de brasileiros tiveram essa possibilidade, esse acesso, nos últimos anos. No último ano, devido à crise do setor, eles tiveram esse direito, essa possibilidade, retirada.

A questão a ser colocada é a seguinte: Como garantiremos - e aí é uma questão de serviço - a esses brasileiros, que ascenderam à possibilidade do mercado da aviação civil, possibilitando que nos tornássemos o terceiro mercado de aviação civil do Planeta, esse direito? Essa é a primeira questão a ser colocada.

Como esse setor, fundamental para a economia nacional - e defendo a continuidade de um controle maior por parte de empresas do mercado nacional brasileiro - pode minimizar os aspectos fundamentais de sua crise?

Por fim, e não menos importante, como isso pode ter repercussão na redução de tarifa, para que não tenhamos o disparate, por exemplo, de sair da Porto Velho do Senador José Aníbal para São Paulo, pagando uma passagem mais cara do que a de Brasília para Miami, ou de Brasília para Paris, ou de Brasília para Lisboa, pois esta é a realidade hoje colocada.

Acho que essa questão...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - V. Ex^a me concede um aparte?

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Como todo o prazer e toda a honra, Senador Ricardo Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Na condição de autor, quando V. Ex^a se moveu na direção de colocar de pé esse importante debate, qual a expectativa que podemos dar aos nossos usuários deste Brasil profundo e complexo, onde a aviação civil, assim como em outras regiões, é uma necessidade? Que tipo de sinalização concreta podemos para esse usuário do Amapá, do Acre, do Amazonas e assim por diante de que essa decisão se traduzirá numa melhoria efetiva dessas distorções amorais, ou imorais, que enfrentamos aqui no Brasil?

Fui convidado para participar de uma conferência no Japão e fui ver o preço da passagem por uma companhia chamada Etihad que é concorrente da Emirates entre Dubai e Abu Dhabi. Está custando US\$3.600 uma passagem daqui para o Japão, ida e volta, de executiva. E, quando se compara isso com os preços que o Senador José Aníbal e Jorge Viana falaram, é uma coisa...

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Senador Ricardo, nem precisamos ir tão longe no Amapá ou em Roraima. E, de Brasília a sua querida Vitória, o senhor, às vezes, deve pagar preços abismais.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - A pergunta é assim: como estamos aqui fazendo um debate que só tem um sentido que é o de favorecer o usuário, qual a resposta objetiva e concreta que nós poderemos dar para esse sofrido usuário que tem que se submeter a essa regra?

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - A intenção do projeto, a partir do diálogo - e eu reitero que é também a intenção do Senado Jorge Viana na relatoria -, é ter duas consequências diretas e imediatas. E só há sentido este debate por conta dessas consequências, aqui antecipo. Uma é a redução das tarifas.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Mas está garantido?

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Pois então.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Quem vai dar essa garantia?

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Perfeito.

Um: redução de tarifas; dois: ampliação da malha aérea. É por isso que eu remeto...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - A Abear garante essa redução das tarifas?

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - É por isso que eu remeto a pergunta a Abear...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Em que proporção e qual é o compromisso formal da entidade de redução das tarifas para beneficiar o usuário?

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Senador Ricardo Ferraço, permita-me, antes de ouvir o...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Eu acabei fazendo um aparte aqui e...

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Perfeito. Corroborou no mesmo sentido, na mesma intenção da exposição que estava fazendo. A pergunta de V. Ex^a é mais que pertinente.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Obrigado.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - A intenção nossa na autoria do projeto... Inclusive, a primeira redação da matéria pressupunha uma espécie de paralelo ao plano nacional de aviação regional, que foi suscitado aqui, se não me engano, por Francisco, Coordenador de Assuntos Econômicos da Secretaria de Fazenda do Estado, e, de fato, não foi aplicado. E ele não foi aplicado por conta também da crise econômica - é isso que o Governo alega para a não aplicação do plano nacional de aviação regional. Então, a formulação primeira do projeto, o primeiro texto do projeto tinha claramente critérios de vinculação. A partir de outros diálogos com o Dr. Eduardo e do amadurecimento do diálogo também com o Senador Jorge Viana, na relatoria, fizemos uma redação mais simples, mas sem ter as contrapartidas de uma espécie de plano nacional de aviação regional. Portanto, ao mesmo tempo que considero as questões relativas à competência do Senado em legislar sobre isso, também faço minhas as considerações de V. Ex^a, Senador Ricardo Ferraço, sobre como ficariam claras as contrapartidas que são, me parece aqui, o tema que, inclusive, une todos. Até os que contestam a matéria, estabelecem que há um consenso de uma necessidade em relação à ampliação da malha aérea e à redução da tarifa. É a pergunta que também provoco.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Eu estou inscrito, não é? Ao final?

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Eu acho que, como estamos aqui num debate que tenta aclarar uma série de pontos, podíamos ouvir rapidamente o Presidente da Abear, o Sr. Eduardo, já no questionamento. Em seguida, o Senador Ricardo Ferraço fará uso da palavra.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Eu agradeço, Presidente.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Para ser bem objetivo aqui, primeiro, eu acho que devo colocar uma questão em relação aos dois comentários do Secretário Villela.

A carga tributária do setor é de precisos 35% - isso é um dado Fipe. Se houve algum equívoco na formulação, quero assumi-lo eu publicamente, porque fechei a apresentação ontem às 10h15 da noite, sozinho.

Então, pode ser que eu tenha cometido um erro. É importante deixar o número claro, para que, amanhã, na reunião do Confaz, ninguém use o número de forma equivocada. Inclusive, nós tivemos o cuidado de, recentemente, pedir à Fipe que fizesse uma pesquisa para ver se esse número estava correto. Então, é de 35% precisos.

Segundo, Secretário, eu também quero aqui externar meus respeitos, porque não há absolutamente de nossa parte nenhum questionamento nem à correção e à seriedade da política tributária conduzida pelo Estado, muito menos aos resultados que o senhor constrói. De forma nenhuma, até porque eu sou paulista também. Então, eu quero deixar isso claro. Eu não quero fazer comentários sobre os outros, mas sei da luta que cada um leva. Apenas não conheço o caso em detalhes, mas, por viver em São Paulo, eu quero separar essas coisas, para que não haja nenhum tipo de contaminação do debate com outras coisas.

As duas questões centrais que eu queria colocar são o seguinte. Senador Aníbal, nós temos o diagnóstico igual...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - A questão é só em relação ao questionamento feito pelo Senador Randolfe.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Eu vou chegar lá.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Mas V. S^a vai ter a palavra depois para responder tudo - e para me responder, inclusive.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Ah, sim.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Agora, era só no aspecto...

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Da contrapartida?

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Sim.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Não, do compromisso efetivo com o usuário.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Depois, eu passarei a palavra para...

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Vai haver nova...?

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Claro.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Isso.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Perdão. Eu errei no protocolo aqui...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Não, não. Pois não.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Peço perdão a todos.

Bem objetivamente, a nossa conta em relação a voos é que esse processo pode gerar, na medida em que ele se complete - claro, dependendo das circunstâncias em que ele se complete em cada Estado -, de 50 a 70 novos voos diários, saindo das Regiões Sul e Sudeste rumo a Norte, Nordeste, Centro-Oeste. Aproximadamente...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Mesmo nesta economia recessiva?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Sim. Nós entendemos que sim, porque isso não vai acontecer agora também. Nós imaginamos que um processo de redução de ICMS, até pelas questões tributárias, se verifique, de fato, no melhor cenário, a partir de janeiro ou fevereiro do próximo ano.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - São 50 a 60 voos...

O SR. EDUARDO SANOVICZ - São 50 a 70 por dia.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - São novos voos por dia. Para que regiões do País?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - De baixo para cima.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Sim, mas, de baixo para cima, é tudo.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Do Sul para o Norte.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Isso significa o seguinte: saindo basicamente do Sul e Sudeste, saindo de São Paulo para baixo, em direção a todos os Estados daí para cima. Majoritariamente, a Região Amazônica, a Região Nordeste e, depois, região do Brasil Central.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Então, o benefício não é redução de tarifa. O benefício é...

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Espere um pouco. Essa é a primeira...

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Não, ele citou um...

O SR. EDUARDO SANOVICZ - O senhor me fez duas perguntas, eu respondi a primeira.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Ah, pois não.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - A segunda questão. Eu fiz a apresentação, quando eu abri, logo no começo, mostrando que, nos últimos 12 anos, a política de liberdade tarifária gerou uma queda da tarifa média. Antes da liberdade tarifária, quando o preço era fixado pelo aparato de Estado, nós tínhamos uma tarifa média de R\$620,00 - aproximadamente R\$616,00 - e um volume de aproximadamente 30 milhões de passageiros voando ano. Hoje, a nossa tarifa média é R\$289,00.

Então, a liberdade tarifária, com a diminuição de regulamentos, provou, na história, que as tarifas... Esse é um setor que põe todo o portfólio à venda com quase um ano de antecedência - hoje, se entrarem na internet, verão que há mais ou menos 70 milhões de passagens à venda, são as passagens até esta data aqui no ano que vem, 360 dias. Nós entendemos que, colocando isso, a tendência é de queda de preço que se verifica, porque esse é um setor que, majoritariamente, transfere seus ganhos de produtividade ao passageiro. O que eu não posso fazer aqui - eu não posso, porque eu não posso ser leviano nem com o Senado nem com a lei - é dizer ao senhor aqui o seguinte vai cair o preço em 2%, 3%, 5%. Por quê?

Por uma questão de *compliance* de legalidade. Como são quatro modelos de negócio e quatro empresas, eu não posso dizer aqui: olha vai cair R\$1, 2, 5 ou 8.

Você tem duas saídas, é um pouco entender que a história é assim, entender que os dados públicos mostram isso.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Perfeito.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Ou talvez cada empresa se pronunciar.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Claro.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Eu tenho dificuldades de citar esse valor por uma questão de legalidade.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Obrigado.

Agradeço...

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Senador Jorge, só me permita, para acrescentar em relação...

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Pela ordem, Senador Randolfe.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - ... ao que o Dr. Eduardo aqui apresenta.

V. S^a está destacando que é possível haver alguma posição em relação à redução de tarifa por empresa devido aos princípios que regem o setor. Eu pergunto: na condição de Presidente da Abear, é possível fazer um levantamento diante das empresas, para que indique qual seria a repercussão na tarifa de cada uma das empresas?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Não sei. Não creio, Senador. Esse assunto é muito complicado.

Essas tarifas... No mesmo voo, você chega a ter 30, 35 tarifas. E eu repito há uma questão de legalidade para entrar na discussão sobre preço de passagem aérea. Eu creio que poderíamos aqui criar alguns constrangimentos...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Perfeitamente.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - ... se entrássemos nesse debate. Não gostaria de entrar.

Tudo que posso dizer claramente eu estou citando aqui com números e com fatos, com muita responsabilidade. Naquilo de que eu não tenho certeza, não gostaria de entrar para não gerar nenhum tipo de mal-entendido desnecessário.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Mas acho que o esclarecimento de certa forma foi feito.

Passo a palavra Senador Ricardo Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Sr. Presidente, acho que estamos aqui debatendo inegavelmente um dos mais importantes setores e arranjos estratégicos do nosso País, pela dimensão continental ou por quaisquer das variáveis.

Mas, antes de fazer aqui uma abordagem mais ampla, quero dizer o seguinte: de 2002 a 2015, com essas alíquotas de ICMS, as tarifas reduziram-se em 53%. Os dados da Abear indicam que, independentemente da redução das tarifas, tivemos uma redução de 53% das tarifas, por conta da competição. É disto que se trata, a competição é saudável e ela tem sido importante.

E nenhum de nós deve negar que o setor passa por um momento dramático - dramático! Tecnicamente as empresas estão vivendo dificuldades muito graves. Agora, começo aqui pela controvérsia em relação ao art. 155 da Constituição Federal, se temos ou não temos essa prerrogativa. Nem tudo o que eu posso eu devo - nem tudo o que eu posso eu devo!

O Senado pode e já fez isso. Não é a primeira vez que o Senado se estrutura em torno de grupos ou de maiorias eventuais para provar determinado tipo de matéria. Então, acho que deveríamos sinceramente ouvir mais o Confaz, valorizar mais o papel do Confaz nessa questão.

Eu pessoalmente não estou convencido de que esta matéria, Senador Jorge Viana, atenderá aos nobres objetivos que V. Ex^a está defendendo, o Senador Randolfe e tantos outros colegas aqui do Senado, até porque nós votamos, ano passado, o Plano Nacional do Desenvolvimento da Aviação Regional, e dentro do Plano está o Fundo Nacional da Aviação, que foi votado, que foi amplamente debatido aqui no Senado, não apenas na Comissão de Assuntos Econômicos, mas também na Comissão de Infraestrutura. E consta do Fundo Nacional, que seria financiado pelas concessões e outras coisas mais, a criação desse fundo que, salvo melhor juízo, tem um saldo de R\$4 bilhões. Nesse fundo está o subsídio para que pudéssemos atender às regiões do nosso chamado Brasil profundo, a Amazônia Legal e assim por diante.

Mas nós temos que ter muito cuidado, porque esse não é o único arranjo que sofre um problema de deformação grave no Brasil. Eu fico com receio de que estejamos escolhendo um arranjo em detrimento de tantos outros. Na prática, estamos praticando aqui desoneração fiscal. É disso que se trata. O Governo que está afastado banalizou muito, nos últimos anos, a política de desoneração fiscal. O Governo passado subtraiu recursos do Fundo de Participação de Estados e Municípios quando desonerou o IPI. Ao fazer isso, ele concentrou as regiões que são produtoras do segmento automotivo, em detrimento das receitas dos Estados nacionais. Eu fico muito preocupado porque, quando elegemos um setor, diante de tantos outros que sofrem, que padecem dessa desinformação, é como se estivéssemos querendo que o rabo balançasse o cachorro, e não o contrário.

Eu tenho muitas dúvidas se o que estamos pretendendo aqui vai alcançar os nossos objetivos, porque na prática a crise vivida pela aviação brasileira é produto da desorganização que o nosso País viveu nos últimos anos. Nós estamos mergulhados na maior recessão da nossa história, desde a série histórica no princípio do século XX. Não há referência, na nossa história, de recessão tão profunda e tão complexa, por anos seguidos, uma recessão contratada em 2017, uma recessão em curso em 2016, crescimento zero. É disso que se trata. Nós podemos estar fazendo um debate aqui que não produzirá os resultados.

A manifestação honesta, correta e transparente do Dr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Abear, é uma coisa muito correta. Então, nós vamos subtrair recursos de alguns Estados, vamos transferir esses recursos para o arranjo econômico, e esses recursos não se traduzirão em benefício para o usuário? Eu vou retirar recurso de Goiás, vou retirar recurso de São Paulo, vou retirar recurso do Espírito Santo? E é um recurso que não está sobrando, até porque essa pauta que os Estados estão fazendo com a União não é a minha pauta, não é a pauta do meu Estado.

O meu Estado fez, sob a coordenação do Governador Paulo Hartung, um duro ajuste fiscal, duríssimo ajuste fiscal, e nós estamos com as nossas contas em dia, mas não está sobrando dinheiro, e esse projeto tira R\$30 milhões do caixa do meu Estado, recurso que vai faltar para a educação, para a saúde, para a segurança pública. É evidente que estamos aqui para trabalhar o conjunto dos problemas do nosso País, mas estamos aqui também para defender os nossos Estados. Eu não posso deixar de ser solidário com o Amapá, não posso deixar de ser solidário com a realidade do Acre

Eu preciso ser solidário, mas qual é o caminho para eu exercer essa solidariedade federativa? Esse caminho que estamos encontrando aqui é o melhor? É o caminho que vai favorecer os nobres interesses do meu querido e estimado amigo Senador Randolfe, porque sei o que está no íntimo da sua proposição: resolver o problema dos voos e das tarifas. Isso será resolvido? Ou vou apenas subtrair recurso do Estado brasileiro e transferir para o setor econômico, que passa por dificuldades?

Na minha opinião, é de um oportunismo sem precedentes a posição do Governo de querer apoiar essa proposta, como se estivesse fazendo piquenique na sombra alheia. Fazer piquenique na sombra alheia significa fazer piquenique na desidratação de recursos para Estados brasileiros. Ou nós enfrentamos o conjunto dos problemas tributários e fiscais brasileiros ou não. Isso aqui é uma forma de colocarmos - perdoem-me - debaixo do tapete o nosso problema. Estamos separando um dos arranjos econômicos mais estratégicos, na ilusão de que vamos resolver o nosso problema, e não vamos resolver nem o nosso e nem o deles. É soma zero.

Sinceramente, acho que deveríamos - em que pese a legitimidade de os Senadores quererem votar isso na próxima terça-feira; não discuto aqui a legitimidade - dar tempo ao Confaz para que ele pudesse debater isso no conjunto dos problemas fiscais e tributários brasileiros. Acho que é uma forma respeitosa com os nossos Estados.

A República brasileira foi muito sábia quando colocou aqui no Senado os Estados com o mesmo tamanho. Aqui o Amapá tem o mesmo tamanho do poderoso São Paulo. O Acre, o Espírito Santo, aqui cada um tem três. Para quê? Para criar esse equilíbrio, para criar essa construção, que não é fácil.

Mas, sinceramente, saio deste importante debate com muitas dúvidas e muitas incertezas de se estamos trilhando o caminho certo. Fico com a impressão de que não vamos resolver os nossos problemas e que vamos desidratar recursos de Estados brasileiros, inclusive o meu, em que não está sobrando dinheiro; não está faltando, mas não está sobrando. Está dando a conta ali. Cada dia com sua agonia, mas à base de um ajuste fiscal brutal.

Encerro aqui as minhas palavras, achando que deveríamos discutir mais. É a minha modesta opinião. Mas, se não for o caso, vamos, na terça-feira, fazer aqui o bom debate.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Cumprimento V. Ex^a, Senador Ricardo Ferraço.

Estou substituindo a Presidente da Comissão, a Senadora Gleisi, e os únicos membros titulares da Comissão somos eu e o Senador Ferraço. Não sei se V. Ex^a presidiria para que eu pudesse fazer também uma intervenção...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Fico absolutamente à vontade com V. Ex^a fazendo...

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Daqui mesmo?

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - ... daí mesmo, claro.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) - Concedido, Presidente.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Com muita honra.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Agradeço. Isso também é possível.

Então, aqui, na condição de mais um colega...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Presidente, Relator... *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - ... deixo de lado a Presidência, mesmo que temporária.

Eu ia fazer uma justificativa ao Senador José Aníbal, e o faço na sua ausência, que está completamente amparada também no Regimento Interno do Senado a prerrogativa desta Comissão, e tão somente desta Comissão, deliberar sobre esta matéria. O Regimento é explícito: "Cabe à Comissão de Assuntos Econômicos deliberar sobre esse tema de que estamos tratando.

Então, tanto está no art. 155 da Constituição, bem detalhado, como também está aqui. Então, não há necessidade...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Mas nem sempre tudo que eu posso eu devo.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Pois é, mas, nesse caso, temos uma divergência na parte do "devo", temos uma convergência no que "podemos". Então, podemos e achamos que devemos.

É nesse aspecto que eu queria me prender e fazer aqui um contraponto, respeitosamente, ao que o Senador Ferraço colocou, e me apegando a algumas afirmações dele. Ele, com muita competência e propriedade, estabeleceu a importância desse setor para o País - para o País, não estou falando para o cidadão brasileiro só. É um setor estratégico. Não há como um país continental como o nosso se desenvolver se ele não encaminhar adequadamente uma política para o setor do transporte aéreo. Não há hipótese. É um país continental, com 200 milhões de habitantes. Vamos aqui, entra ano, sai ano, já estou aqui há seis anos, e a discussão é a mesma. Não é que seja mais barato ir para Miami, ou voltar de Miami, é que constantemente eu entro, compro passagens antecipadas, alterei as regras do Senado do ressarcimento das compras de passagem para Senadores, para que pudéssemos melhor administrar o dinheiro público, que nos leva para os Estados toda semana. Agora podemos comprar passagem antecipadamente, dois, três, quatro meses, pedir o ressarcimento e depois provar que voamos. Antes não podíamos. Isso era uma questão que fazia com que as mais caras passagens do País fossem compradas com dinheiro público no Senado Federal.

Voltando à questão estratégica, também para o cidadão brasileiro é garantia constitucional o direito de ir e vir, num País que não tem... São três dias de viagem de carro, de ônibus do meu Estado até aqui. É por isso que estou falando da parte da convergência que temos.

Estou apenas reforçando os argumentos que V. Exª usou e a importância: não há como um Estado como o Acre, Amapá, Roraima e qualquer um outro do Nordeste se desenvolver se cercearmos o transporte aéreo. Então, não temos aviação regional, e a aviação que não é regional, é interestadual, está em situação absolutamente precária. A Gol teve um prejuízo de quase cinco bilhões. A Gol, uma companhia que veio, trouxe um alento, é uma companhia de baixo custo, de certa forma, e que já está colapsada no cenário econômico nosso.

Os argumentos foram colocados aqui. Primeiro, ao longo do tempo, se houve essa queda do preço do combustível, houve um crescimento enorme do usuário, e colegas, como o Ferraço, têm uma competência muito grande para colocar questões como essa, de que houve desoneração.

Eu sempre defendi, Senador Ferraço, como V. Exª, que, no caso de desoneração de Estados e Municípios - fui Prefeito, fui Governador, V. Exª foi Vice-Governador - deveríamos ter uma responsabilidade compartilhada, mas foi este Congresso, e não o Governo, que multiplicou essa desoneração. Foi com o aval da Câmara e do Senado, inclusive com os contrabandos que fizeram, que agora estão se esclarecendo, a custo caro, e cobrança de pedágio, para eventuais relatores ou proponentes. Chegou-se, no ano de 2014, a mais de cento e dez bilhões de reais de desoneração, que fazem muita falta hoje, sem maiores reflexos na vida dos brasileiros. Então, nisso também temos razão.

Mas o problema é que, aí, eu divirjo completamente de querer passar para o Confaz ou querer ampliar mais ainda esta discussão, porque, Senador Ferraço, na minha apreciação, no trabalho que fiz, eu queria só ressaltar, o argumento que usei para estabelecer o teto de 12% foi a realidade praticada já hoje no País.

Grande parte dos Estados, como aqui foi dito, 17 dos 27 Estados já praticam alíquotas que variam abaixo de 12%. Eu poderia citá-los; estão aqui todos eles: Pará, Minas Gerais, Ceará...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Nas contas da Abear, apenas três Estados praticam.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Não, não; veja só: são 17 Estados que praticam.

O Estado de Goiás, mesmo, que tem uma alíquota... Ontem, eu conversava com a Secretária e respeitosamente... Estou citando porque é questão pública, e não para fazer qualquer uso. Eles têm o teto de 15%, mas praticam...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - A senhora vai poder colocar.

Eles têm o teto de 15%, mas praticam também uma alíquota muito abaixo dos 12%, em determinadas circunstâncias, dentro do Estado, para as companhias que estão aqui. O meu Estado também vai de 25% a 7% para um voo até Cruzeiro do Sul. Então, nós já temos uma verdadeira guerra fiscal em curso. E o Confaz fez o que neste período? Absolutamente nada! E sabe quem está pagando esta conta? O contribuinte, porque as companhias aéreas estão nesta situação que se encontram. E qual é a solução para elas? Tirar voos. Nós tínhamos mais de 300 cidades com a presença dessas companhias e, agora, temos pouco mais de 100. Isto é muito grave!

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Mas a minha preocupação é exatamente esta: saber se essa redução vai representar a reposição desses voos. Esta é a questão.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Algo tem que ser feito. Agora, ficou claro aqui: as companhias aéreas têm possibilidade de parar de retirar voos de Municípios e começar a ampliar, vamos supor, em médio prazo, em até mais de 50 voos diários.

Eu faço este ponto porque eu fui prefeito e fui governador. Quando eu assumi a Prefeitura, o que eu fiz? Fiz uma redução no IPTU para arrecadar mais. Eu reduzi o IPTU para arrecadar mais, e assim funcionou. Quando eu fui Governador, eu reduzi a alíquota de ICMS, e não foi para arrecadar menos, foi para arrecadar mais.

Eu não tenho nenhuma dúvida de que nós, que já tivemos 120 milhões de passageiros transportados por ano, estamos chegando perto de 100 agora, com infraestrutura maior nos aeroportos, com melhoria dos aeroportos, graças ao governo do Presidente Lula e ao primeiro mandato do governo da Presidente Dilma...

Agora, nós estamos vivendo uma crise econômica - é verdade -, mas, olha, nós podemos ter, sim, mesmo numa crise econômica como esta... Porque, aí, volto a dizer, é estratégico, para que a gente saia da crise, que alguma coisa volte a

funcionar. O setor de transporte aéreo pode, sim, ter ampliado o número de passageiros, porque dificilmente nós teríamos 50 voos a mais sem passageiros. As companhias podem ter um aumento de receita, e nós podemos ter um aumento de ganho no ICMS recolhido.

É óbvio que se faz uma conta de perda de 30 milhões para o Espírito Santo, mas em termos. Se nós tivermos um aumento do número de voos e um aumento do número de passageiros, nós não vamos ter essa perda. Essa conta eu também queria saber de quanto ela é, porque nós estamos falando de aumento do número de passageiros, por ano, de novo, Senador. A perda de 30 deixa de ser de 30 se nós aumentarmos em 20 milhões o número de passageiros que já tivemos voando e até mais do que isso, porque o nosso potencial passa muito dos 120 milhões de passageiros.

Essa é uma questão central. Por isso é que eu acho que o Ministro Eliseu Padilha, quando fez a defesa ... Ele foi Ministro da Aviação Civil no governo da Presidente Dilma; ele conhece o assunto. Nós estivemos reunidos com ele, que foi Ministro dos Transportes. Ele conhece a situação das empresas, do mercado e do custo desse mercado.

Então, eu, particularmente, não tenho nenhuma dúvida de que uma redução para 12% de teto na cobrança do ICMS vai fazer com que imediatamente ... Vamos fazer uma conta, não de 70 voos a mais por dia, mas de 50 voos a mais por dia. Vamos multiplicar por 30 ou por 365 dias e vamos ver quantos milhares de voos e quantos milhões de passageiros teremos de volta e quanto os Estados vão ter de ganho a mais no ICMS.

A lógica não é aumentar o ICMS para arrecadar mais, não. Nunca foi isso.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Mas V. Ex^a coloca isso como certeza, e a entidade, não.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Não. Eu ponho como...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Ele coloca como possibilidade.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Não; ele colocou como...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Possibilidade, no plano real das coisas...

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Não, não. Veja bem: vamos entender isso aqui. Ele colocou uma possibilidade muito objetiva e concreta de um aumento de 50 a 70 voos por dia com essa medida e que deverá ter impacto, sim, negativo na tarifa, mas nisso ele não poderia entrar por conta do que se pratica empresa, empresa.

Então, temos duas respostas objetivas: uma, haverá impacto negativo nas tarifas, sim, sem que a gente possa determinar o percentual; e um impacto na oferta de voos.

Senador Ricardo Ferraço, nós não temos o direito de tirar o transporte aéreo de 150 Municípios num País como o nosso!

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Eu não estou falando isso. V. Ex^a não pode botar na minha boca coisa que eu não falei, pelo amor de Deus!

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Eu não estou pondo. Não é a minha intenção, porque estamos de acordo nisso.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Isso!

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Estamos de acordo. V. Ex^a, inclusive, está preocupado com isso.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - É isso.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Mas é muito. Nós estamos reduzindo para menos da metade as cidades brasileiras servidas por transporte aéreo. Se nós adotarmos medidas como essa, em vez de termos 300, podemos ter 400 cidades. E isso faz com que a economia volte a funcionar. Transporte aéreo significa bons negócios acontecendo. V. Ex^a pactua e participa disso.

Então, eu queria concluir dizendo que, particularmente, acho que o impasse colocado e o conflito colocado nos levam à deliberação. Já debatemos esse assunto há anos, há anos aqui no Senado. O pior negócio agora é querer encontrar um artifício para determinar que vá para o Confaz ou determinar que vá para outra Comissão.

Sinceramente, na terça-feira, espero que tenhamos quórum. Já postergamos demais apreciar essa matéria aqui. Tomaremos uma decisão no voto, porque o Senado é a Casa da Federação. Nós temos três grandes matérias aqui que não vão a lugar nenhum: taxação de grandes fortunas, porque São Paulo não quer. Esta é uma outra, porque São Paulo não quer. Respeito

o Estado de São Paulo. São Paulo é o Estado que mais ganha com os demais Estados. Ele quer todo mundo comprando dele, ficando cada vez mais rico, e os outros Estados do Brasil cada vez mais pobres.

E é por isso é que a República Federativa do Brasil estabeleceu três Senadores por Estado. Eu não quero ter voto a mais do que ninguém, como bem colocou o Senador Ricardo Ferraço, mas também não quero ter a menos.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Eu também não.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Essa é uma matéria que diz respeito à Federação. Não há hipótese de resolvermos uma questão federativa que não seja no voto. Felizmente, por isso é que a Constituição prevê - o Regimento repete o artigo da Constituição - que o Senado Federal é que tem a prerrogativa. E é esta Comissão que tem a prerrogativa de arbitrar questões como essa.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Só para contribuir com o debate.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Eu já concluo.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Claro.

Nós votamos aqui, depois de um longo debate, o Plano Nacional de Desenvolvimento da Aviação Regional e nós votamos aqui o Fundo Nacional, e todo aquele debate que nós fizemos teve exatamente esse propósito.

Nós criamos aqui as condições para que essas regiões, com que precisamos ser solidários, encontrassem uma solução para que recursos das concessões pudessem subsidiar esses voos que não têm equilíbrio econômico-financeiro, e essa solução que nós criamos aqui virou letra morta por conta de que? Por conta da crise fiscal, por óbvio.

Então, eu não sei se - e essa é a minha dúvida e isso que trago para V. Ex^a - se a nossa dúvida não é lutar pela manutenção do plano nacional, do Fundo Nacional porque esse Fundo Nacional foi criado exatamente para prestigiar, valorizar essas regiões do Brasil que precisam realmente dessa solidariedade.

Então, em lugar daquela solução que nós criamos, nós estamos criando outra e aquela fica como página virada, como letra morta e todo aquele debate que nós fizemos acaba não tendo sentido algum por conta da realidade fiscal brasileira, produto do desarranjo e da desorganização dos últimos anos.

E já consta desse fundo R\$4 bilhões, salvo melhor juízo, de saldo para exatamente criar condição e equilíbrio financeiro, porque as empresas, por certo, não são entidades filantrópicas. Claro que não! Eu só acredito que esses voos vão existir se houver viabilidade econômica, porque, para colocar um avião para voar, custa e custa muito, e custa em dólar, com variáveis que não dependem dos senhores.

Agora, a questão eu acho que está relacionada à conjuntura do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Muito bem.

Eu queria agradecer ao Senador Ricardo Ferraço e só dizer que eu entendo que esse passo que nós estamos dando com essa resolução do Senado é um passo primeiro, que também vai no sentido do que nós aprovamos aqui no ano passado. Ele é um passo importante que daremos. Mas, enfim, agradeço o colega Ricardo Ferraço que é sempre muito competente, gentil e amigo, mas eu concluo minha fala.

Eu queria sugerir, para concluirmos a nossa audiência, que agora ouvíssemos, por último, os nossos convidados a quem, mais uma vez agradeço, e que possam ter alguma observação a fazer. Eu só peço que sejam breves.

Para que a gente possa fazer essa rodada final, eu começo com o Sr. Alberto Fajerman e, depois, passo para os que estão aqui na mesa para as considerações finais caso queiram.

Sr. Fajerman, por gentileza.

O SR. ALBERTO FAJERMAN - É uma pena que o Senador Ferraço acabou de sair da sala.

Só como contribuição...

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - É que S. Ex^a vai pegar um voo, bem como a Secretária Ana Clara também. Essa história de voos está sempre nas nossas vidas.

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Como ele havia pedido um exemplo concreto - e acho que é o que estamos discutindo aqui -, é uma coisa que não exclui a discussão do PDAR, de que todos somos a favor, e ele não acontece.

No plano de redução da Gol, nós havíamos decidido eliminar o voo Rio Branco/Cruzeiro do Sul; e, numa discussão com o Estado do Acre, chegou-se a qual seria o valor da alíquota do ICMS que voltaria a fazer com que esse voo fizesse sentido. Então, isso é concreto. Nós já havíamos eliminado o voo, e o voo só voltou porque se encontrou um valor de ICMS com

que esse voo, que não fazia sentido econômico, voltasse a ter sentido econômico. E o voo existe até hoje com algumas promoções também de passagens.

Só quero dizer que realmente temos exemplos concretos. Esse ICMS a mais, que não existiria, de longe compensou a redução do ICMS.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Muito bem.

Eu passo imediatamente à Secretária Ana Carla Aarão, a quem agradeço a conversa de ontem, pedindo desculpa porque foi muito rápida. A senhora foi muito gentil comigo.

Eu sei que a senhora tem um voo, mas agradeço por ter vindo e ter dado a sua contribuição.

Passo a palavra a V. S^a.

A SR^a ANA CARLA ABRÃO - Ontem, eu o tirei lá dos seus afazeres, das discussões e o senhor me deu atenção para que a gente pudesse conversar rapidamente. Então, agradeço a V. Ex^a, agradeço aqui o espaço.

Queria fazer apenas duas observações, embora, de fato, eu tenha um voo agora, senão não chego a Fortaleza hoje, porque, aliás, são poucos os voos que servem a Fortaleza...

(Intervenção fora do microfone.)

A SR^a ANA CARLA ABRÃO - E isso, inclusive, eu queria registrar, porque não se trata aqui de falta de sensibilidade. Os Secretários de Fazenda, ultimamente, têm sido muito criticados por eventual falta de sensibilidade. Não se trata disso de forma nenhuma. A gente precisa apenas tentar fazer as escolhas de Sofia, e não tem sido muito fácil fazê-las nos últimos tempos.

Queria então fazer dois esclarecimentos: no caso de Goiás, Presidente, de fato temos duas alíquotas - de 15% e de 3% -, e eu posso dizer que, caso a resolução seja aprovada e o teto passe a ser 12%, eu terei duas alternativas para levar para o Governador Marconi Perillo. Uma é reduzir realmente a alocação de recursos em saúde, educação e segurança, dada a perda de arrecadação; e outra é elevar a de 3% para 12%, o que, com certeza, irá gerar um prejuízo para o consumidor goiano que precisa desses voos regionais para se deslocar num Estado tão grande.

Eu digo isso só para...

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - A senhora não acredita que, também, falando aqui no aumento da oferta de mais de 50 voos diários a partir da medida, possamos ter também ganhos adicionais que nós não estamos tendo hoje?

A SR^a ANA CARLA ABRÃO - Presidente, sinceramente, eu sou tão cética quanto o Senador Ricardo Ferraço - e coloquei isso aqui mais cedo. O que determinará o aumento de voos e a recuperação do setor, que precisa, sim, se recuperar e recompor seus resultados, será a volta do crescimento econômico. E a volta do crescimento econômico só se dará com o equilíbrio fiscal dos Estados, dos Municípios e da União. E não será retirando receita dos Estados que nós chegaremos lá neste momento.

Eu costumo dizer - e recebo empresários dos mais diversos setores no meu gabinete, lá na Secretaria da Fazenda, e, claro, todos têm um pleito legítimo, pois a crise atingiu a todos de forma muito aguda - desonerar era tudo que eu gostaria de fazer neste momento. Fazer política anticíclica é papel do Estado num momento de crise, desde que ele tenha feito política anticíclica no momento da bonança - e nós não fizemos. No momento da bonança, nós desoneramos. E, hoje, com todo o respeito, Senador, o resultado está aí: nós estamos todos mergulhados numa crise, numa crise de grandes proporções.

E nós estamos, neste momento, tentando nos recompor, tentando reequilibrar as finanças. No meu Estado, estamos fazendo isso sem aumento de impostos, só com corte de gastos. Mas eu não posso gerir um plano de ajuste em que ações que não estão sob a gestão do Governo do Estado acabam neutralizando as ações que a gente está fazendo lá, para reequilibrar as finanças. E essa é a nossa dificuldade hoje.

O pleito é absolutamente legítimo, pois a carga tributária é elevadíssima. A motivação é mais legítima ainda. A gente precisa dar possibilidades de transporte, de locomoção, para a nossa população, principalmente nas regiões mais distantes. Mas eu também tenho um ceticismo em relação aos resultados. Digo isso por Goiás. Eu tenho duas alternativas caso a resolução seja aprovada: aumentar a alíquota de todos para 12% e, possivelmente, perder os voos regionais que Goiás tem hoje, porque vão se tornar inviáveis do ponto de vista econômico para as empresas aéreas; ou cortar a locação de recursos para saúde, educação e segurança pública, que é só onde hoje eu consigo atender.

Então, essa é a escolha de Sofia, e, sinceramente, entre uma coisa e outra, eu recomendarei ao Governador que aumentemos a alíquota para 12% para todos os voos. Claro que a decisão será, em última instância, dele, mas, conhecendo a sensibilidade do Governador, certamente ele não irá reduzir a locação de recursos para a saúde, segurança e educação, setores para os quais, hoje, faltam recursos - esse é o ponto. Não é uma questão de estar sobrando e a gente poder cortar. Está faltando! Ao contrário do Espírito Santo, que hoje está equilibrado, Goiás ainda está um pouquinho abaixo da linha. Então, de fato, existe uma escolha de Sofia.

Senador Randolfe, em relação à guerra fiscal e ao Confaz, e à incapacidade do Confaz de resolver essa questão, eu concordo: nós temos mostrado uma dificuldade de chegar a um consenso. Mas nós temos nos esforçado e temos avançado. E, se me permite, também, com todo o respeito, Senador, há, sim, situações que demandam unanimidade e que nós aprovamos, sim, convênios. O que precisa, de fato, em casos como esse, é uma discussão mais ampla, mas, hoje, alíquotas de medicamentos são diferenciadas, alimentos, combustíveis de maneira geral, não só querosene da aviação, energia elétrica, bebidas, cosméticos... O País é uma esquizofrenia tributária. Esse é um problema muito grave que nós temos que atacar, definitivamente.

E a provocação, hoje, da resolução nos dá, justamente, uma obrigação maior de chegar ao Confaz, em Fortaleza, hoje, e colocar a gravidade da situação e colocar o tema em debate. É difícil chegar à unanimidade? Definitivamente. Mas eu acho que nós precisamos botar esse debate lá, e nós o faremos, motivados pelo debate que está sendo feito hoje nesta Casa. Então, mais uma vez obrigada. Eu me desculpo por ter que sair, Presidente, em função do meu voo, e agradeço reiteradamente aqui o espaço que nós constantemente temos como Secretários de Fazenda nesta Casa.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Muito obrigado. Eu cumprimento V. S^a, Secretária. É absolutamente compreensível que saia.

Eu não sei se tem...

Você está com mais urgência por conta de voo?

O SR. RENATO VILLELA - Não.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Então vamos seguir. Dr. Rogério Coimbra, com a palavra, para alguma consideração.

O SR. ROGÉRIO COIMBRA - Obrigado, Presidente.

Queria fazer umas considerações rápidas. Primeiro, agradecer o debate, a qualidade do debate. Eu acho que divergência e pluralidade de opinião são sempre saudáveis. Quero manifestar aqui o meu profundo respeito a todas as opiniões aqui, principalmente expressadas pelo Secretário de Estado. É uma cadeira difícil de se sentar, e é onde a gente tem escolhas alocativas bastante complexas. Então, respeito profundamente a posição deles.

Eu queria fazer um esclarecimento com relação à minha fala. Talvez não tenha ficado claro; talvez, tenha havido alguma confusão. Eu fiquei preocupado com o que foi colocado pelo Secretário Renato Villela. De forma alguma, foi trazido aqui como uma moeda de troca. Eu sequer mencionei, na minha fala, qualquer acordo sobre a situação financeira entre a União e Estados. Eu não trouxe isso na minha fala.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ROGÉRIO COIMBRA - Isso. É que foi colocado que o Governo Federal estaria trazendo isso como moeda de troca, e isso não foi mencionado na minha fala. Então, eu queria deixar claro que não tem nenhuma natureza nem sequer tenho...

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Mas eu acho que foi por conta da posição do Ministro Padilha, nos últimos dias. Eu até fiz a defesa de que ele foi Ministro, até outro dia, da Aviação Civil.

O SR. ROGÉRIO COIMBRA - Sim, sim.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Certamente...

O SR. ROGÉRIO COIMBRA - Eu estive lá. Por toda a gestão dele, eu estive na pasta também. Aliás, estou lá desde o início da criação da Pasta.

Com relação à outra coisa que foi falada, o Governo Federal precisa, sim, fazer a sua parte; precisa, sim, dar a sua contribuição. A gente não está dizendo aqui, de forma alguma, que seria algum sacrifício, tendo em vista que há um entendimento, um consenso de que a gente precisa fazer alguma coisa para não deixar o setor tomar um caminho que a gente está vendo tomar e com o qual a gente se preocupa muito. O Governo tem, sim, de fazer a sua parte.

A questão que foi mencionada aqui, inclusive pelo Senador Ricardo Ferraço, do Fundo Nacional de Aviação Civil, o Governo Federal tem feito, sim, menos do que a gente gostaria, porque o cenário fiscal afeta a todos, mas nós fazemos investimentos a fundo perdido não só nos aeroportos operados pelo Governo Federal, seja por meio da Infraero, seja por meio de concessões, mas também em aeroportos operados por Estados e Municípios, em que são feitos investimentos a fundo perdido.

O nosso setor tem a peculiaridade de que a tarifa não é uma consequência da conta. Então, quando a gente faz um investimento, a gente não recupera isso com tarifa, não há nenhum aumento de tarifa quando a gente faz investimento em aeroporto regional - as companhias podem testemunhar isso - e temos, sim, a intenção de regulamentar o PDAR, que foi aprovado no ano passado, e estabelecer o programa de subsídios que visa restabelecer ou criar novas rotas para a região.

E, dada essa sensibilidade fiscal que todos os entes federativos encontram, a questão de estabelecer uma alíquota diferenciada, um teto diferenciado para o transporte aéreo é uma questão de priorização. A priorização é uma questão de definição política; portanto, a gente respeita.

Esse projeto de resolução, apesar de eu estar aqui com uma fala de apoio, não foi um projeto de iniciativa do Governo Federal. Aqui a gente traz uma fala de apoio à priorização do transporte aéreo como um item bastante fundamental pelas suas externalidades, pelo seu impacto social e muito fundado na crença - a gente tem bastante convicção - de que, obviamente, o ICMS sobre o QAV não é o único problema que afeta a demanda e que gera toda essa crise. A gente tem o câmbio, a gente tem a crise de demanda. A gente não nega todos esses pontos, mas eu também discordo da posição de que esse é um item irrelevante ou de pouca relevância. Esse é um item bastante relevante! De todo o cardápio que a gente tem de aspectos que geram a crise, esse é um item de bastante relevância.

Então, a gente entende que, caso o Senado Federal, que é uma Casa política e tem a competência apropriada para fazer essa discussão, entenda que esse é um setor prioritário e que deva receber esse tratamento, tem o apoio do Ministério dos Transportes.

Agradeço a participação de todos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Bem, eu penso que poderia aqui ouvir os Estados e deixá-lo por último, porque pode ser que ainda venham alguns questionamentos...

Assim, eu queria passar a palavra ao Francisco Inocêncio; em seguida, para o querido amigo Renato. E digo isso porque nos conhecemos de longa data, e sei da capacidade e competência dele. Por isso que é duro nós enfrentarmos pessoas competentes. Mas nós estamos na luta, na boa luta.

Francisco Inocêncio, V. S^a tem a palavra.

O SR. FRANCISCO INOCÊNCIO - Presidente, demais senhores, eu só gostaria de reforçar a questão que está sendo abordada aqui. Eu volto a dizer que nós não vamos resolver o problema da crise aérea ou de outras crises que nós estamos enfrentando com essa resolução. Nós temos que atacar o problema sob outro prisma, Presidente. O prisma deve ser discutido com o Governo Federal. Nós estamos discutindo um problema de âmbito federativo; nós estamos discutindo uma questão de locomoção, de deslocamento no âmbito da Federação.

Nada vai nos garantir que vamos atingir o objetivo que está estabelecido nas justificativas. É isso que nos preocupa. E o momento é extremamente crítico para os Estados. Os Estados e os Municípios não vão suportar mais esse dispêndio, essa desoneração. O impacto maior foi em cima dos Estados e Municípios. Nós estamos com uma dificuldade extremamente grande para manter o equilíbrio fiscal no Estado do Paraná. Então, não existe essa margem.

Não significa que nós não queremos favorecer o setor A, B ou C. O que eu digo é o seguinte: se vamos enfrentar o problema do setor de aviação, então vamos enfrentar o problema de todos os setores, porque há setores críticos que, com certeza, entrarão na fila para questionar também por que eles não estão sendo atendidos, sem falar da questão da inconstitucionalidade. Vamos atacar? Então, vamos sentar - Governo Federal, governos estaduais e governos municipais - e discutir o problema.

O foco central, o núcleo está na crise econômica. Então, nós não vamos resolver com essa resolução. É isso que nós queremos deixar muito claro.

Acho que o Confaz tem uma boa oportunidade agora, em Fortaleza, de discutir esse assunto, que já está sendo discutido no âmbito do Confaz, porque há um grupo de trabalho tratando disso. Mas não são só os Estados que devem fazer esse esforço. Se existe uma lei que não foi regulamentada, o Governo Federal deve tomar a iniciativa de regulamentá-la e dizer: "Eu estou fazendo a minha parte". Assim, Estados e Municípios poderão ter sua oportunidade de colaborar.

Agradeço a oportunidade. Estamos à disposição dos senhores e dos setores para discutir o assunto.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Muito obrigado. Agradeço ao Sr. Francisco Inocêncio.

Passo imediatamente a palavra ao Dr. Renato Villela, Secretário de Fazenda do Estado de São Paulo, a quem agradeço a presença.

Sei dos seus compromissos, mas a sua presença aqui é importante para que possamos realmente debater o mais amplamente possível esse tema e para que a Comissão de Assuntos Econômicos e o Senado possam deliberar sobre ele.

O SR. RENATO VILLELA - Muito obrigado, Presidente.

Eu acho que nós não devemos evitar os temas, mesmo que eles sejam de difícil solução.

O ponto aqui é que ninguém tem dúvidas quanto ao mérito da ideia. Todos são a favor. A nossa questão principal é que a forma de solução talvez seja equivocada - na minha opinião, ela é equivocada -, podendo também trazer outras distorções que não estamos sequer prevendo agora.

Parece-me, com base em anos de observação da cena econômica, principalmente federativa, que o objetivo principal desta Casa, como foi exemplificado pela minha colega Ana Carla, é apoiar o desenvolvimento da aviação regional.

Com todo respeito e entendendo a questão do setor, o objetivo do setor é aumentar sua receita, sua lucratividade e quando mais não seja sua capacidade de investimento futuro, o que é perfeitamente legítimo, aceitável, e nós aplaudimos.

A questão principal que eu vejo é que existe essa dicotomia entre o objetivo e a forma de solução, o instrumento para atingir esse objetivo. Equilibrar as alíquotas do ICMS, por meio de uma resolução do Senado, passando uma régua, colocando um teto máximo, enquanto não passar a crise econômica, vai ter um efeito contrário ao que todos esperamos que tenha. O efeito de curto prazo, enquanto a economia não voltar a se aquecer e a própria demanda, naturalmente, vier a trazer o alívio que o setor precisa e o aumento da oferta que o Brasil precisa, é que todas as medidas que já foram tomadas por alguns Estados, solucionando as suas questões específicas, vão ser completamente pulverizadas, muito rapidamente, porque a ação dos Estados vai ser trazer, imediatamente, todas as alíquotas que são abaixo de 12% para 12%, porque a possibilidade, como a Dr^a Ana Carla colocou, de cortar despesa é inviável enquanto a crise econômica não passar, enquanto a atividade econômica não for retomada, enquanto a receita do ICMS não voltar a crescer.

Então, eu acho que nós estamos aqui todos com boas intenções, cada um vendo o seu lado específico da questão. E eu acho que a grande lição que tiramos de hoje, a grande utilidade desta reunião de hoje foi que conseguimos trocar ideias, conseguimos ver um pouco da visão de cada um, e nós temos, hoje, muito mais condição de avançar em alguma solução coordenada e eficaz do que tínhamos ontem.

Eu só peço que os senhores levem em consideração este meu ponto: ao colocar um teto de 12% na alíquota do querosene de aviação, todos os Estados que já praticam alíquotas mais baixas vão passar a praticar 12%. Por quê? Porque eles perderam a sua diferenciação.

E outra coisa. Os senhores me perdoem, mas eu não vou evitar de fazer um comentário bem de economista politicamente correto. De todos os números que os senhores trouxeram, um me chamou a atenção: 11 Estados praticam 25%. A alíquota modal é a alíquota de 25%.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Eu agradeço, mais uma vez, a intervenção do secretário Renato Villela.

A Patrizia Xavier pediu para fazer um breve comentário.

Em seguida, ouviremos, por fim, o presidente da Abear, Eduardo Sanovicz.

O SR. PATRIZIA XAVIER - Obrigada, Presidente.

Bom dia, Senador; bom dia, membros da Mesa.

Respeito também aqui a opinião de todos, e, agora, por fim, decidi contribuir colocando aqui algumas ideias que acho que também devem ser levadas em consideração nessa balança, nesse nosso julgamento.

Vou insistir no entendimento de guerra fiscal. É o entendimento das companhias aéreas, porque há hoje no País a situação de que os Estados que praticam uma menor alíquota são melhor servidos. Vou citar alguns exemplos: Bahia, Minas Gerais,

Rio Grande do Sul - são Estados que têm mais de dez Municípios atendidos e praticam alíquotas, então, condizentes para criar esse racional econômico. Então, só para corroborar aqui a situação de guerra fiscal.

O Estado de São Paulo, é lógico, é uma exceção nesse cenário, mas, enfim, para contrabalancear isso, a gente faz a prática do *tankering*: a gente abastece em Estados que têm uma alíquota mais reduzida, onde o querosene é, de fato, mais barato, e leva isso para São Paulo. A gente deixa de abastecer no Estado de São Paulo também.

O problema do ICMS realmente é um deles, assim como o PDAR é outro, isso porque o setor enfrenta múltiplos problemas, e, para cada um dos problemas, existe uma solução.

O ICMS é um componente na precificação do querosene e, dentro da precificação do querosene, a gente tem essa solução, assim como revisar, por exemplo, a fórmula do QAV, que é outra frente de trabalho que a gente tem na nossa agenda.

Outra coisa: a questão não é de redução, é de menor perda. Eu queria tentar formular a questão como sendo a menor perda. O Eduardo Sanovicz, outro dia, contratou uma consultoria para estudar e entender a geração de emprego e renda e de dinheiro que só a vertente turismo dentro do setor causa no País. Então, eu acho que seria muito interessante o Eduardo Sanovicz depois dividir aqui com a Comissão os números, porque são assim na casa de bilhões de reais. Isso tudo só da vertente turismo do setor, que a gente sabe que é correspondente a 30% só do movimento que a gente tem; 70%, por exemplo, dos nossos passageiros são de empresários e do setor corporativo.

Só para contextualizar o cenário de fundo do poço do setor. Hoje, a questão é tirar voo ou manter o voo. Eu já não estou pedindo uma redução. De novo, a partir do momento que eu tiro o voo, a minha contribuição para o ICMS do QAV é zero. A partir do momento que eu reduzo a alíquota, eu perco menos. Então, eu acho que a gente tem que ter essa questão na equação.

Obrigada, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Agradeço, Patrícia.

Eu só não entendi a história da parte do turismo... São 30 milhões?

O SR. PATRIZIA XAVIER - O Eduardo tem um estudo que diz respeito a geração de...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PATRIZIA XAVIER - Era esse o motivo que eu queria falar antes do Presidente.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Muito obrigado.

Passo, por fim, para o Eduardo Sanovicz, agradecendo a paciência dele, sempre muito solícito, de estar nas dezenas de audiências que nós já fizemos.

Mas eu acho que agora estamos chegando perto de termos de tomar uma decisão. Eu acabei de informar aqui ao secretário de São Paulo, o Renato, que se o Confaz, que se reúne amanhã, tiver uma proposta melhor do que essa - não uma proposta de rever, de estudar, de reunir, de conversar -, eu recebo até segunda-feira. E garanto que gosto muito de fazer acordo de entendimento. Mas, se não tiver, nós vamos tentar pôr a voto essa decisão, cumprindo o que estabelece a Constituição, prerrogativa do Senado, prerrogativa desta Comissão, e tentar levar para o plenário da Casa essa matéria, que, não tenho dúvida, juntando Senadores do Norte, do Nordeste, e até de outros Estados, Rio de Janeiro e outros, nós certamente temos boas chances de votar essa matéria. Porque dúvida eu não tenho nenhuma de que ela traz contribuição para o setor, para o País, para a retomada do crescimento.

Enfim, eu já fiz minha intervenção.

Passo a palavra ao Dr. Eduardo Sanovicz, agradecendo a presença de todos os senhores aqui.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Muito obrigado.

Eu, primeiramente, queria, iniciar esta fala saudando, Secretário Renato, essa iniciativa...

Ele vai voltar? Quer que eu espere ele voltar?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Seria importante ele entender, porque, se ele não escutar... Como ele vai ter que...

Essa proposta, de um eventual acordo, que o senhor está indicando, Senador, se, de fato, o Confaz caminhar nessa direção, eu imagino que os condutores deste processo serão o colega do Paraná, o Secretário Renato e, eventualmente, a Secretária de Goiás, que vão relatar isso amanhã.

Então, talvez, fosse adequado eu esperar ele chegar, só para fazer...

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Mas a parte de turismo...

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Bom; de qualquer forma, vamos em frente.

Na realidade, isso que a Patrícia colocou, só para não perder o tom, é o seguinte: nós acabamos de concluir - até para o registro, porque estou vendo colegas da mídia aqui -, há duas semanas, um estudo elaborado pela GO Associados - GO é Gesner Oliveira -, com base em uma metodologia criada pela Universidade de Oxford, a pedido da Iata, a associação internacional das empresas aéreas. Bem; a Universidade de Oxford, não preciso explicar o que é aqui. E essa metodologia calcula, com absoluta precisão... E esse modelo foi testado em pelo menos uns 30 países, até que nós o tropicalizamos. Então, nós...

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Modelo de?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - É um modelo, é um cálculo que pega todos os dados oficiais dos Estados e calcula, a cada decolagem e a cada pouso, qual é o impacto que isso gera do ponto de vista de emprego, renda, imposto e como que isso impacta no crescimento da economia dos Estados.

Como, além da nossa cadeia produtiva, a aviação é responsável por um percentual da existência da cadeia produtiva do turismo, esta cadeia só existe porque o passageiro chegou de avião naquele lugar.

Ela não é 100%, porque há um percentual dessa cadeia que viaja por terra, o que não tem nada a ver conosco. Mas há um conjunto de passageiros e de turistas no País que existe, ou seja, toda uma cadeia produtiva, na sequência da nossa, ligada a quatro verbos - comer, a gastronomia, hospedar-se, a comércio e aos atrativos naturais e culturais de um conjunto de destinos brasileiros -, que se movimenta a partir da chegada desse passageiro por avião.

Neste cenário, nós fizemos um estudo e vamos dar o lançamento público a ele daqui a cinco semanas, porque a base nacional, a última disponível, é de 2013. Então, nós estamos, por meio do Gesner Oliveira, atualizando essa base para 2015 com os últimos dados das contas nacionais, ainda porque apresentar, em 2016, um estudo com base em dados de 2013 não faria nenhum sentido. Então, nós estamos atualizando para 2015, fazendo a crítica desses números e, em agosto, eles serão publicados. Está certo? Isso explicando o que a Patrícia colocou.

Para concluir a nossa conversa, bem rápido, acho importante deixar claro aqui o seguinte: nós entendemos que a indução e o crescimento do setor de aviação são um instrumento de enfrentamento de um cenário de crise, um instrumento vital. Por quê? Porque a conectividade neste País de pessoas e de cargas se dá, em boa parte do território nacional, por meio da aviação.

Eu nem estou abordando aqui aspectos sociais, transporte de órgãos, essas coisas, porque eu creio que isso também é público, não é o caso.

Portanto, na medida em que a gente precisa construir um programa rápido e urgente de retomada de crescimento econômico, é daí que surge o racional, a nosso ver, do entendimento que, se a gente coloca na frente o setor de aviação - sem dúvida que há outros setores da economia importantes, isso é óbvio, não tenho nenhuma pretensão de ser o único -, mas ele consegue dar uma contribuição muito rápida num processo de crescimento econômico.

Segundo, a gente pode usar aqui uma figura de linguagem que é a seguinte: lá nas décadas de 70, 80, 90, você tinha um lago cheio; você tinha tarifa média, quase que em R\$700, para atualizar os dados, e vinte e poucos milhões de passageiros viajando. Então, a nossa inferência é a seguinte: o racional de atribuir uma alíquota de 25% de ICMS a esse setor teria algum sentido. Você estava atribuindo a um setor de alto luxo, acessível a poucas pessoas, com uma tarifa média bastante alta. Portanto, você taxou ele como você taxou eventualmente bebida alcoólica, para usar um exemplo aleatório.

Ora, na medida em que o lago vai esvaziando, por que o ICMS salta aos olhos? Nós não somos contra a existência de ICMS. É claro que eu adoraria ter imposto zero. Mas isso é irreal. Não é assim que a vida funciona. Está certo? Então, por que nós levantamos o tema ICMS? Porque ele não tem paralelo internacional. Agora, nós entendemos que é assim que a política tributária foi feita no Brasil, como o senhor colocou. É correto. Não se discute fato. Ora, quando a gente chega a 12%, é por quê? Porque é fundamental, na nossa opinião, parar de tratar a aviação com o mesmo racional dos anos 70. Por quê? Porque ela não é mais isso. Está certo?

Ora, eu já tive que enfrentar debates nesta Casa, como o Senador Jorge comentou... E eu contei ontem com a minha assistente que esta é a 16ª audiência pública de que eu participo, entre a Câmara e o Senado. Está certo? Ouvindo o que vocês puderem imaginar particularmente dos Senadores do Centro e do Norte do País nos últimos 12, 15 meses, quando o volume de retirada de voos se acentuou. E é lógico que o diagnóstico é a queda de demanda. É óbvio! Isso todo mundo sabe.

Agora, o que nós estamos colocando? Se a aviação for tratada pelo conjunto da Nação, pelo conjunto de seus Estados da forma como ela é - e ela é indutora de desenvolvimento, ela é meio de transporte de massa e é instrumento de vencimento da crise de forma bastante eficaz -, nós estamos falando da mesma coisa.

É importante entender o seguinte: por que a gente diz que, para alguns Estados, a perda é zero ou quase nenhuma? Por conta deste estudo: com a retomada de voos, você deixou de arrecadar aqui no ICMS, mas você tem um conjunto de atividades crescendo que também geram tributos. Para dar um exemplo importante: o número de empregos a que eu me refiro no setor de aviação, pouco mais de 70% dele, está em São Paulo. Nós temos mais de 300 mil postos de trabalho direto e só no primeiro indireto na cadeia produtiva da aviação na cidade. São dezenas e dezenas de milhares de pessoas na cidade e no conjunto do Estado.

O dado, na realidade, de redução que aconteceu até agora foi de aproximadamente 6% nesse primeiro semestre. A aviação diminuiu 6% nesse semestre. A tendência é de mais 6% para o próximo semestre, se nada acontecer. Se nenhum cenário econômico mudar, nós vamos chegar ao final deste ano com a aviação brasileira 12% menor do que em 2015. A aviação menor significa não que a empresa diminuiu, mas menos aviões chegando num conjunto importante de destinos. Ou a frequência diminui - de quatro voos, passou para dois -, ou aquela cidade deixou de ser atendida.

Eu quero repetir aqui: nós gostamos é de voar. Não é de não voar. A gente gosta de chegar. É uma festa quando um avião chega a algum lugar. No primeiro voo, o avião leva esguicho, tem festa. Nós gostamos é de fazer isso. Não gostamos do contrário.

Então, o nosso objetivo com esse debate, repito, acho que está plenamente cumprido, na medida em que algumas questões foram colocadas aqui. Concorro com o senhor, Secretário Renato, e quero dizer da minha alegria de ter havido esse debate. Nunca tinha conseguido ter uma conversa tão produtiva sobre esse tema.

E é fato: o centro do assunto é realmente o Estado de São Paulo. O senhor tem razão. E repito o nosso profundo respeito em relação aos processos que o senhor citou. Não tenho a menor dúvida. Eu vivo em São Paulo, sei disso. Leio os jornais, tenho clareza do que está sendo feito.

Mas o que nós queremos é retomar os voos que tiramos, queremos manter os voos que temos e queremos ampliar a nossa malha. Esse é o nosso objetivo.

Nós não vamos fazer isso amanhã ou depois de amanhã. Acho que realmente esse é um debate difícil. Acho, Senador Viana, que o senhor está sendo um herói, porque a condução desse processo aqui não é simples.

Mas queria concluir dando o meu seguinte entendimento: esta Casa, por representar a Federação, é a Casa onde a gente instala o contraditório - e isso está colocado aqui - e é a Casa a partir da qual, instalado o contraditório, por meio de suas lideranças principais e daqueles que acercam, inclusive nós mesmos que colocamos esses debates, há condições de construir um resultado e um consenso. Está certo?

Eu creio que todos aqui colocaram verdades. Eu não tenho nenhum questionamento. O único erro que foi o meu e eu corriji. Mas todos aqui colocaram verdades. E eu creio que, a partir dessas verdades - eu pelo menos saio daqui convicto - é possível, visto que nós temos aqui quase que um acordo encaminhado, a gente chegar a uma solução. Eu tenho a certeza de que vamos fazê-lo.

Muitíssimo obrigado pela atenção de todos.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Muito obrigado.

Agradeço a intervenção de todos a presença de todos.

Sei que fizeram um esforço para estarem aqui. A presença do Secretário Renato, com todo o respeito à presença da Secretaria do Paraná e também do Estado de Goiás, dá robustez ao debate. Como dito aqui pelo Eduardo Sanovicz, é muito importante que tenhamos isso.

Porém, estamos na eminência de, se não adotarmos medidas, sacrificarmos ainda mais o contribuinte e agravarmos a crise econômica. É um setor estratégico para o País. Quem sabe se, com essa medida, a gente retoma um pouco a mudança na curva: em vez de seguir com perdas, aumentar números de voos, aumentar números de passageiros. E não tenho dúvida de que o resultado disso também é aumentar a receita dos Estados, que é o que eu busco. Eu não quero tirar nada dos Estados. Dali eu já vim. O meu propósito é esse, mas eu tenho convicções. Esse setor, pela importância que tem, pode e tem que ser tratado de maneira diferente. Não é uma desoneração; é um estímulo para que a retomada venha a partir do transporte aéreo, que é tão essencial no nosso País.

Tenho outras convicções. Se for feito um estudo muito apurado, veremos que um ajuste de mudança do teto do ICMS, como estamos propondo - e foi isso que me motivou -, pode inclusive levar a um aumento de receita por parte dos Estados. Não tenho dúvida. É só uma questão de fazermos o estudo para comprovar se estamos certos.

Eu agradeço mais uma vez a presença de todos.

Está encerrada a presente audiência.

(Iniciada às 10 horas e 20 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 23 minutos.)