



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

REUNIÃO

23/08/2016 - 4ª - Comissão Especial Destinada a Examinar o PLS 258, de 2016

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Bom dia a todos e a todas.

Havendo número legal e regimental, declaro aberta a 4ª Reunião da Comissão Especial destinada a analisar o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Conforme convocação, a presente reunião destina-se à realização de audiência pública interativa com os convidados indicados nos Requerimentos nº 5 e 8, de 2016, para tratar sobre as taxas e tarifas aplicadas para as categorias de aerodesporto, escolas de instrução e aeroclubes.

Essa audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania e do Alô Senado, através do número 0800612211.

Para organizar nosso trabalho, informo que após a exposição dos convidados a palavra será concedida aos Senadores e Senadoras na ordem de suas inscrições.

Estão presentes os seguintes convidados: Sr. Ronei Saggioro, Diretor de Outorgas da Secretaria de Aviação Civil - SAC, que já convido para fazer parte da mesa; Sr. Wagner William de Souza Moraes, Superintendente de Padrões Operacionais da Agência Nacional de Aviação - Anac; Sr. José Adriano Castanho Ferreira, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Sr. Juan Henrique Pereira Ibañez, representante do Sindicato Interestadual das Escolas de Ensino de Aviação Civil; e o Sr. Paulo Sérgio Maya Barbosa, do Aeroclube de Porto Nacional, da minha terra natal.

Estão também presentes os seguintes convidados que comporão a mesa em seguida: Sr. Humberto Peixoto, Presidente da Associação Brasileira de Aviação Experimental - Abraex e o Sr. Luís Claudio Gonçalves, Diretor da Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves - Abrafal.

A sugestão para o tempo é de dez minutos prorrogáveis por mais cinco, totalizando até quinze minutos.

Portanto, eu concedo a palavra ao Sr. Ronei, Diretor de Outorgas da Secretaria de Aviação Civil - SAC, para a sua exposição.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Bom dia a todos.

Senador Vicentinho, muito obrigado. Queria inicialmente agradecer o convite em nome do Ministro Maurício Quintella, do Ministério dos Transportes. É sempre um prazer e uma honra muito grande para nós poder comparecer a esta Casa tão renomada e discutir assuntos de tanta importância para o nosso País.

Eu vou pedir ao pessoal da mesa... Tenho uma apresentação, só para organizar as ideias.

No entendimento do Ministério dos Transportes, o assunto tem uma abordagem dupla.

Pode passar o primeiro eslaide, por gentileza?

Nós temos dois enfoques para tratar com relação a esse assunto da formação, da capacitação, de formação de mão de obra para o setor de aviação civil. Primeiro é isso, é a parte do fomento propriamente dito, a formação e a capacitação de

profissionais. Eu vou passar alguns poucos eslaides ali, de maneira bem resumida, para dizer quais são as ações e os planos do Governo Federal, as ações de política pública voltadas para o fomento à formação e capacitação na aviação civil.

Um segundo aspecto que nós gostaríamos de abordar, que está estritamente relacionado à pauta da audiência de hoje, é com relação à viabilidade econômica dos aeroportos.

A pauta de hoje aborda a questão de taxas e tarifas cobradas de aeroclubes, escolas de aviação. Então nós temos que sempre ter *vis-à-vis* a viabilidade econômica dos aeroportos, porque não podemos trabalhar com o incentivo para um lado do setor da aviação, uma vez que do outro lado também temos necessidade de que os nossos aeroportos sejam viáveis e paguem as suas contas. E nós todos sabemos que a operação aeroportuária é complexa, é cara, demanda muitos recursos humanos, financeiros e investimentos. Então nós não podemos nos esquecer dessa viabilidade.

Vamos passar para o primeiro eslaide, que tem a ver com o fomento à aviação civil. Pode ser mais um, por gentileza. Isso, próximo.

Nessa parte do fomento à aviação civil, temos três grandes ações de política pública conduzida pela Secretaria de Aviação Civil, que antes era vinculada à Presidência da República e agora é vinculada ao Ministério dos Transportes.

A primeira é o Programa Treinar, que tem a ver com a formação de profissionais de diversos segmentos para atuar nos aeroportos, principalmente nos aeroportos regionais. Eu vou falar rapidamente dele aqui. Nós temos um grande projeto, já bastante desenvolvido, de capacitação de pessoas para trabalhar em aeroportos, principalmente em aeroportos regionais.

O segundo Programa é o Bolsa Piloto. Esse é um programa um pouco mais recente, que tem obtido grande êxito, esse sim, na formação de pessoal de voo, na formação de aeronautas. É um incentivo mesmo para o surgimento de novos pilotos no mercado profissional.

O terceiro é um programa de incentivo acadêmico. É o Prêmio de Aviação Civil, parte de conhecimento e inovação. É uma parceria da Secretaria de Aviação Civil com a Enap - Escola Nacional de Administração Pública, que incentiva inovação e capacitação nesse setor da aviação civil.

Vamos falar rapidamente do Treinar. Eu vou focar nos dois primeiros, Treinar e Bolsa Piloto, que têm mais a ver com o nosso assunto.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Só um aparte.

Convido o Professor Jorge para fazer parte da mesa.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Com relação ao Treinar, o próximo eslaide, por gentileza, até agora, em grandes números, já foram capacitadas quase 1.700 pessoas, atendendo a um total de quase 180, 176 aeroportos no País. E já foram investidos cerca de R\$20 milhões, isso de 2013, quando houve o início do programa, até agora, 2016.

Essa capacitação se dá, em linhas bem gerais, na formação de bombeiro de aeródromo, gestores - temos dois cursos: o básico e o intermediário, um gestor do próprio aeródromo -, gestores das seções de combate a incêndio, que é uma unidade bem específica dentro do aeroporto.

Então, há os gestores de SCI, como nós chamamos, profissionais de manutenção, operações aeroportuárias, fiscais de pátio e um curso específico para a parte de tarifação aeroportuária. Inclusive nós vamos comentar esse assunto de tarifas um pouco mais à frente.

Aqui eu trago esses números. São números robustos, que demonstram as iniciativas do Governo Federal, de política pública, no setor aeroportuário.

O próximo eslaide tem mais a ver com o que nós estamos falando aqui. Aí, sim, estamos falando do Bolsa Piloto.

Na esteira do sucesso desse primeiro programa da parte aeroportuária, foi dado início agora, recentemente, ao Programa Bolsa Piloto, com formação para piloto privado de avião, piloto comercial e uma extensão em habilitação de voos por instrumento.

No primeiro curso são 37 horas/aula; no segundo são 117 horas/aula. O público-alvo são os alunos de graduação de cursos ligados ao setor aéreo e bolsistas do Proni. Foram oferecidas, nessa primeira etapa, 65 bolsas, das quais 55 foram concedidas. Boa parte delas já está concluída ou em fase de conclusão.

Nós recebemos 145 inscritos no Brasil inteiro. Entendemos que para uma primeira rodada, para um início de programa, já foi um programa bastante vitorioso e tem tudo para funcionar bem. Funcionou nesse primeiro projeto e agora a proposta do Ministério dos Transportes é dar sequência, porque nós entendemos que há uma necessidade, uma carência muito grande de formação no Brasil. O mercado de aviação civil vem crescendo exponencialmente nos últimos anos. Em que pese a crise momentânea por que estamos passando nos últimos dois anos, na última década a aviação civil no Brasil cresceu de

forma exponencial, e nós precisamos acompanhar esse crescimento com a formação de profissionais. É fundamental que nós tenhamos mão de obra capacitada, habilitada no nosso País para atender a nossa sociedade.

Vamos passar para o próximo eslaide, por gentileza.

Aqui eu faço uma quebra na apresentação, para começar a falar da viabilidade econômica dos aeroportos.

Essa fase introdutória serviu para deixarmos claro que é fundamental, em termos de política pública, que tenhamos incentivos para a formação e capacitação de profissionais para o setor. E não há dúvida com relação a isso. Agora vem a pergunta: como vamos fazer isso? De onde vem esse fomento? Como podemos incentivar?

O ponto que está sendo discutido aqui na Comissão, na audiência pública de hoje, é o eventual incentivo por meio de reduções e isenções na parte de taxas e tarifas.

Sobre a parte de taxas, Wagner, vou deixar para você falar, porque é um assunto bem específico da Anac. Eu vou focar a minha apresentação na parte de tarifas aeroportuárias e de tarifas de navegação, porque essas têm muito a ver com a viabilidade econômica dos aeroportos.

Vamos passar o próximo eslaide, por gentileza.

Esse é um eslaide de referência. Não se apeguem muito aos números, mas à ideia.

O que esse eslaide diz? Temos aeroportos no Brasil dos mais diversos. O maior deles é Guarulhos, o menor deles talvez seja Eirunepé, Caruarari ou algum aeroporto pequeno no interior da Região Amazônica.

Os aeroportos como Guarulhos, Viracopos, Galeão, Brasília, esses grandes aeroportos estão à direita desse gráfico. Esses aeroportos têm mais de cinco milhões de passageiros. Guarulhos já está chegando a quase 40 milhões de passageiros. E eles são capazes, eles têm movimento e receita para pagar a sua operação tranquilamente, os seus investimentos... O que nós chamamos de operação eu chamo ali de Opex, que é o jargão de mercado. Eles são capazes de pagar os seus investimentos, e foram investimentos inclusive milionários feitos nos últimos anos para a expansão da sua infraestrutura. É o que nós chamamos de Capex.

Além disso, eles ainda são capazes de ter um excedente a ser capturado via outorga, que vai para o Fundo Nacional de Aviação Civil, que é utilizado para fazer um subsídio cruzado com os aeroportos deficitários.

Então, os aeroportos da direita, quanto mais à direita, vamos dizer assim, mais eles se resolvem sozinhos. São aeroportos rentáveis que pagam as suas contas.

À medida que vimos para a esquerda - e vou me concentrar nos aeroportos abaixo de 200 mil passageiros por ano, que são os aeroportos da aviação regional, e nos ainda menores, aqueles na faixa de cinco a dez mil passageiros por ano. São os aeroportos da aviação geral, que os senhores aqui presentes conhecem bem.

Esses aeroportos são incapazes de pagar a sua operação.

(Soa a campanha.)

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - São aeroportos inviáveis que estão na mão do poder público, normalmente delegados a Estados e Municípios que não conseguem pagar as contas desses aeroportos, muito menos os investimentos.

Vamos passar para o próximo eslaide, por gentileza.

Vem a pergunta: como manter e operar um aeródromo de pequeno porte?

De onde vêm as receitas desses aeroportos? Em linhas gerais, os aeroportos recebem tarifas aeroportuárias, tarifas de navegação aérea e receitas não aeronáuticas.

Quanto às tarifas aeroportuárias para esses aeroportos pequenos, infelizmente eles não contam, por exemplo, com tarifas de embarque, porque não têm aviação regular, não há passageiros embarcando em voos regulares. Também não têm tarifas de conexão, porque não são aeroportos *hub* de conexão de nenhuma empresa aérea, nem têm armazenagem e capatazia, que são as tarifas da carga, porque também não movimentam carga. Restam para esses aeroportos as tarifas de pouso e de permanência, que são cobradas da aviação em geral.

Com relação às tarifas de navegação aérea, quando esses aeroportos têm algum serviço de navegação aérea prestados através de uma EPTA, de uma estação prestadora de telecomunicações aeronáuticas, alguns cobram a aproximação. Muito poucos, porque as áreas de aproximação normalmente são vinculadas a aeroportos maiores. E outros cobram tarifas de aeródromo, tarifas de navegação aérea vinculadas ao aeródromo, que são essas dadas mediante outorga do próprio Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica.

Além dessas tarifas, aqui talvez seja a principal fonte de receita dos aeroportos. São as receitas aeronáuticas: arrendamento de hangares, arrendamento para áreas de abastecimento, estacionamento de veículos, quando é cobrado, locadoras

de veículos eventualmente, alguma coisa de alimentação, uma cantina, um restaurante, alguma coisa assim, serviços auxiliares de transporte aéreo, como limpeza de aeronaves, pequenas manutenções que são prestadas, serviço de rampa e aluguel de áreas comerciais em geral.

A receita vem daí. Geralmente essa receita é muito baixa e praticamente nula. Os aeroportos de menor porte muitas vezes não são sequer tarifados e não arrecadam nenhuma tarifa com relação a isso.

Por outro lado, há uma despesa bastante pesada para isso: vigilância, limpeza, manutenção, a própria operação do aeroporto. Há dois itens muito caros que eu coloco ali no final: a seção de combate a incêndio, quando existe, a parte dos brigadistas e dos bombeiros - é muito caro manter isso -, e as estações de telecomunicações aeronáuticas, que são os rádios e as estações meteorológicas, quando elas existem.

Só para dar uma noção do custo disso tudo, os estudos da Secretaria mostram que um aeroporto de pequeno porte no interior do Brasil, o número de referência que nós temos na cabeça é um milhão de reais por ano, para manter esse aeroporto.

Estou falando de aeroporto que não opera por 24 horas; opera só do nascer do sol ao pôr do sol, que tem uma pequena estação de telecomunicações aeronáuticas, a menor de todas, que só essa estação já custa 500 mil por ano para manter, em torno de 25 milhões para ser construída e equipada, dependendo dos equipamentos que vão nela. Então, grande número do que a gente fala é um milhão de reais por ano.

O aeroporto da minha cidade - eu sou de Juiz de Fora, Minas Gerais, estive ontem conversando com o Secretário de Transportes do Município -, é o aeroporto que hoje não recebe a aviação regular, há um outro aeroporto na região que recebe; o de Juiz de Fora possui um aeroclube e opera a aviação geral. O Município com esse aeroporto hoje - informação dele me dada ontem - 1,5 milhão por ano. Eles têm lá uma empresa que presta serviço para eles - 1,5 milhão. E aí vem a dúvida: de onde vem isso? Quer dizer, não tem de onde tirar na verdade; tem que ser tirado das tarifas, tem que ser tirado das receitas não aeronáuticas, dos arrendamentos de áreas de modo a minimizar esse prejuízo.

Então, sendo bem objetivo, a mensagem que nós trazemos aqui é que o Ministério dos Transportes, o Governo Federal, está de acordo com o fomento à formação de pilotos, fomento à formação de mão de obra, incentivamos, estamos juntos nessa briga, mas acreditamos e defendemos que não é por meio da isenção tarifária, não é prejudicando a parte dos aeroportos que nós vamos conseguir incentivar os aeronautas. Eu acho que temos de procurar mecanismos, como estamos fazendo, bolsa-piloto, talvez incentivos à aquisição de aeronaves, facilidades regulatórias, simplificações de regulação, esse tipo de coisa, porque, se nós caminharíamos no sentido de isenção de tarifas aeroportuárias, resolvemos o problema de uma parte do segmento, que é a parte dos aeronautas, de formação, mas criamos um outro problema para outra parte importante do setor, que é a parte dos aeroportos.

Precisamos sopesar, Senadores, os dois lados; precisamos incentivar, sim, o fomento à capacitação, mas não podemos nos esquecer de que os aeroportos precisam minimamente pagar suas contas e minimamente serem viáveis, porque eles oneram bastante os Estados e os Municípios.

Em termos bem rápidos, para a gente também não delongar bastante, há outros oradores para comentar, mas a mensagem que nós trazemos é esta: estamos juntos na luta pelo fomento da aviação civil, mas com um pouco de cautela, um pouco de parcimônia, para não prejudicarmos também um setor tão importante que é o setor da infraestrutura aeroportuária.

Por enquanto, Senador, eu acho que é isso. Agradeço a oportunidade, e estamos à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Nós que agradecemos.

Já se encontra presente à mesa o Relator, Senador José Maranhão.

Com a palavra o Sr. Wagner William de Souza Moraes, Superintendente de Padrões Operacionais da Agência Nacional de Aviação Civil. Por até dez minutos, prorrogáveis por mais cinco.

O SR. WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES - Bom dia a todos. Em primeiro lugar, quero agradecer ao Senador Vicentinho, ao Senador José Maranhão pelo convite feito à Anac, pela oportunidade de participarmos desse debate, e cumprimento também os demais colegas da mesa.

Vou fazer uma exposição bastante rápida para tentar me manter dentro do tempo estabelecido. O tema colocado foi taxas e tarifas aplicadas para as categorias de aerodesporto, escolas, instrução e aeroclubes.

Pode passar o próximo eslaide.

O roteiro da minha apresentação vai falar sobre taxa de fiscalização de aviação civil, uma apresentação bastante rápida para lembrarmos o que vem a ser essa taxa. Depois eu vou apresentar como essas taxas estão aplicadas nesse segmento que nós estamos tratando hoje, e vou apresentar as iniciativas da Anac referentes ao segmento de escolas e aeroclubes.

Por favor, o próximo eslaide.

A taxa de fiscalização de aviação civil que nós, normalmente, denominamos de TFAC tem a sua previsão na Lei nº 11.1882, de 2005, que é a lei da criação da Anac, que, no art. 29, institui a Taxa de Fiscalização de Aviação Civil (TFAC) para o exercício de poder de polícia decorrente das atividades de fiscalização, homologação e registros da aviação.

A própria lei, em seu anexo III, que está ali, no §3º, estabelece o fato gerador sobre o qual vai incidir uma TFAC e também estabelece o valor a ser cobrado. Então é uma situação não discricionária, e, se identificou o fato gerador, cabe a TFAC e a Anac aplica.

O próximo eslaide.

Quando nós olhamos como essas TFACs estão distribuídas para o segmento, quando nós falamos de entidade, escola e aeroclubes, não existe previsão legal de TFAC (Taxa de Fiscalização), ou seja, para uma entidade que queira se certificar junto à Anac para se constituir como uma escola, um aeroclube, não incide TFAC sobre este processo. Da mesma forma, as entidades de aerodesporto, não existe previsão legal de TFAC incidindo sobre essas entidades. Embora não exista sobre as entidades, existe sobre as aeronaves que elas operam.

Então nós temos TFACs associadas à vistoria de aeronaves, e essas TFACs vão desde R\$518 até R\$2.200. Nós temos o certificado de matrícula de aeronavegabilidade, que vai de R\$96 a R\$97. Nós temos a certificação de aeronave de 5,7 mil kg, balão e planador - e quem faz jus ao pagamento dessa taxa é o fabricante que está pleiteando a certificação da aeronave -, que está na casa de R\$891 mil. Para certificação amadora e a certificação de aeronave leve esportiva não há previsão legal.

Quando nós vamos para pessoal de aviação civil, que é o licenciamento e a certificação do indivíduo, nós temos, para emissão de licenças, taxas que variam de R\$345 a R\$769; para emissão de certificados de habilitação técnica, nós temos taxas que vão de R\$172 a R\$17.278 - e aqui uma observação: esse valor é bastante alto, porque, numa situação particular, que não tem relação direta com escola e aeroclubes, mas, sim, com centros de treinamento, mas aí eu incluí porque está dentro do assunto capacitação de pessoas ou qualificação de pessoas, quando ocorre um exame de proficiência técnica de pilotos em um simulador no exterior, existe uma TFAC de R\$16 mil, o que acaba onerando bastante essa certificação. Então é por isso que vai de 172 a 17 mil.

E existem TFACs previstas para realização de provas teóricas, para demonstração de conhecimento teórico, que é uma taxa de R\$86 por matéria.

Próximo eslaide, por favor.

Quais são as iniciativas que a Anac já tomou com relação a esse cenário? A Anac fez encaminhamentos de emendas a medidas provisórias, no sentido de reduzir a TFAC da certificação de aeronaves com peso máximo de decolagem abaixo de 2.730 kg, dirigível e balão, para R\$30 mil. O atual é R\$891 mil. A Anac também fez uma proposta de desoneração do pagamento de TFAC para exames de proficiência de pilotos no exterior, quando a Anac não envia servidor para sua avaliação, que é aquela TFAC, que eu mencionei há pouco, de R\$16,9 mil. Então, a gente propôs que, através de emenda de medida provisória, ocorressem essas reduções ou desonerações de TFAC.

Dentro desse segmento, nós tivemos a consulta pública do regulamento brasileiro...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Por que cobra tão caro ali - R\$16.907? Há um argumento para isso?

O SR. WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES - O valor está previsto na lei; a lei prevê esse valor.

Então...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO. *Fora do microfone.*) - É uma lei do Congresso?

O SR. WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES - A lei de criação da Anac cria o instituto da Taxa de Fiscalização de Aviação Civil, ela estabelece os fatos geradores e os seus valores. Então não é uma decisão discricionária da Anac; ocorrendo o fato gerador, incide a TFAC. E o que nós fizemos, o que a Anac propôs, foi, para essa TFAC específica, a desoneração desse pagamento, porque a gente entende que, quando não tenho um deslocamento de um servidor da Anac envolvido, que é a maioria dos casos, porque os exames de proficiência são realizados em centros de treinamento no exterior, a gente está propondo a desoneração dessa TFAC.

Outra iniciativa que a Anac tem tomado nesse segmento de forma a criar opções mais econômicas, na audiência pública do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 91, que trata das regras gerais de operações de aeronave, a gente submeteu para consulta pública a possibilidade do uso comercial de aeronaves leves esportivas para a instrução e para reboque de planador.

O regulamento ainda está na fase de análise das contribuições para depois seguir no fluxo normativo normal e ser deliberado pela diretoria colegiada.

Próximo eslaide, por favor.

Ampliando um pouco mais a discussão, a apresentação do cenário do segmento de instrução e saindo um pouco do aspecto das taxas, um diagnóstico que nós temos para o segmento é que existe um excesso de burocracia administrativa e processual no relacionamento da Anac com esses segmentos. Então nós temos tomado iniciativas que visam alterar essa situação para fazer com que o segmento opere com um dinamismo administrativo e processual maior, o que também resultará num melhor desempenho do segmento.

Então, nós iniciamos, em 14/07/2015, um aumento de diálogo com o segmento de escolas, aeroclubes e entidades de formação. Esses diálogos ocorrem de maneira regular desde esse período.

Participam dessas discussões a Associação Brasileira das Entidades de Formação Aeronáutica (ABEFAER), que representa aproximadamente 30 entidades,...

(Soa a campanha.)

O SR. WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES - ...e o Sindicato Interestadual das Escolas de Ensino da Aviação Civil (SINEAC), que também tem uma representatividade de aproximadamente de 30 entidades.

Nessas discussões já foi possível realizar emendas com relação às escolas que ministram treinamento de despachante operacional de voo. Nós também tivemos, nesses debates, contribuições que resultaram em adequações na instrução suplementar para formação de pilotos IFR na modalidade de ensino sob capota, e a gente tem entendido que tem sido bastante produtiva essa aproximação e esse diálogo com as entidades.

A agenda regulatória da Anac, que está ali na Portaria nº 160, de 2016, prevê que, nesse segundo semestre, nós estaremos discutindo os Regulamentos nºs 140, 141 e 147, que são os de certificação de entidades de instrução. E a previsão é que esse debate e a deliberação com relação aos ajustes desses regulamentos ocorram até o final do ano, e a nossa ideia é que, revisitando esses regulamentos, a gente fique atento para fazer com que os processos da Anac não sejam burocratizadas através dos mesmos.

Nós iniciamos o ciclo de construção da agenda regulatória para o período de 2017/2018. Para isso nós teremos uma sequência de sessões públicas na nossa unidade de São Paulo, incluindo, no dia 5, a discussão com o segmento de escolas, centros de treinamento e simuladores. E a nossa intenção é que, a partir dessa primeira reunião, esses fóruns se transformem em um fórum regular, em que a gente possa, a cada três, quatro meses, se reunir com um segmento e discutir os problemas que estão sendo enfrentados e, dessa forma, regularmente discutir as soluções e construir os caminhos para reverter o cenário encontrados.

Por último, nós também temos um projeto prioritário relacionado à implementação de um novo modelo de certificação de pessoal de aviação civil, que ele permitirá que a Anac aumente a autonomia das entidades de ensino dentro do processo de certificação de pessoas, alterando o perfil cartorial que hoje a Anac possui e passando para um trabalho de monitoramento e vigilância do segmento e não como atividade operacional dentro do processo de certificação.

O nosso entendimento é que, com essas iniciativas, a partir do primeiro semestre do ano que vem, o segmento terá uma outra dinâmica que favorecerá o desenvolvimento do setor.

É isso que eu tinha para apresentar. Permaneço à disposição e, novamente, agradeço a oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Muito obrigado, Dr. Wagner.

Concedo a palavra ao Sr. José Adriano Castanho - Comandante Castanho -, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Muito bom dia a todos; bom dia, Senador Vicentinho; bom dia, Senador Maranhão e demais integrantes da mesa; bom dia a todos aqui que representam, de alguma forma, o segmento, o próprio órgão regulador ou o governamental.

Eu vim aqui hoje não para fazer uma apresentação; no final, tenho uma proposta para deixar, mas a minha apresentação é mais apaixonada hoje, porque a aviação foi feita até aqui de paixão. Ela não foi feita de taxas aeroportuárias, ela não foi feita de quanto vai ganhar mais ou menos. Foi a paixão do brasileiro que trouxe a gente até aqui, que trouxe a *know-how* da aviação brasileira e do ensino da aviação brasileira até onde chegou.

Então, eu vou fazer um histórico breve aqui, é um histórico falado, mas não sem conteúdo, e eu gostaria de trazer aqui um histórico que vai mostrar para vocês que alguém acreditou, alguém investiu e foi através desses sinais, desses resultados, desses investimentos, que a aviação chegou onde chegou. Eu gostaria de deixar um dado aqui para todos já irem pensando:

nós estamos falando de falta de pilotos, mas falta de pilotos só tem por falta de investimentos; falta de informação, falta de mão de obra, falta de insumo, só se tem por falta de investimentos, investimento no momento certo. Não adianta sermos reativos, nós temos de ser proativos.

O investimento na aviação começa 20, 30 anos antes de quando você vai precisar daquele insumo. Sim, somos insumos; pilotos, comissários, tripulantes, mecânicos, despachantes de voo, todos somos insumos da aviação, mas sem os quais a aviação não vai para frente.

Então, eu vou fazer um histórico desde a criação, o primeiro aeroclube: o aeroclube de Jacarepaguá, 1911, Aeroclube do Brasil. Já nasceu com o objetivo, logo depois de Santos Dumont... Aliás não preciso nem falar. O que trouxe Santos Dumont a inventar o avião? A sonhar em voar? Não foi dinheiro, não foi tarifa, não foi o custo, foi um sonho. E é isso que fez a gente voar até aqui. Então, em 1911, nós começamos essa história, e já nasceu o aeroclube do Brasil com a intenção de formar mão de obra de algo que ainda era muito difícil de alguém imaginar que fosse se tornar o que é hoje.

Indo numa linha, de 1911 até 1927, quando nós tivemos a primeira companhia aérea brasileira, a Varig, o início da Varig - eu vou falar Varig, mas eu nem sou desta época, nem voei na Varig, mas a história da Varig se mistura com uma história de sonhos e investimentos, numa história visionária de investimentos para que não faltasse o insumo que nós temos hoje. Não há como negar e não há como separar a história da Varig da história de formação de pilotos e da história da qualidade da formação que nós temos hoje.

Então, em 1927, o primeiro avião a voar, a primeira rota doméstica de voo regular foi um avião emprestado, com tripulação emprestada da Alemanha. Foi uma empresa chamada Condor que forneceu o avião e tripulação para fazer o primeiro voo. Depois disso, em 1930, aí a coisa começou a andar muito mais rápido, bem mais rápido, porque já tivemos, em 1930, o começo da formação e o incentivo à formação de pilotos no Brasil, através de uma escolinha da Varig que formava aeromodelista.

Olhem só. Eles pensaram: "Como vamos incentivar, como vamos trazer essa mão de obra, como vamos fomentar esse insumo, como vamos atrair a atenção das pessoas para que isso é uma possibilidade, uma profissão, uma vocação?" E a Varig começou a despertar isso através de uma escola de aeromodelismo. Então, começou-se ali uma escolinha visionária, que se transformou no primeiro centro de treinamento da época. O primeiro centro de treinamento da época foi transformado através de uma escola de aeromodelismo. Eu faço esse histórico para entenderem o porquê de hoje haver talvez aqui uma escola de aeromodelismo que precisamos incentivar, para que não falte esse insumo lá na frente.

Em 1931, já com várias escolas em andamento - eram dez, se não me engano -, há o surgimento do DAC (Departamento de Aviação Civil), para regular e controlar essas escolas de aviação, porque já precisavam de um controle, já precisavam de um surgimento de uma regra básica.

Aí vou pular bem mais rápido. Houve aqui a primeira rota internacional em 1942; depois, o primeiro voo para a Europa em 1965. Antes disso mesmo, em 1951, houve a abertura da Evaer (Escola Varig de Aeronáutica), que foi o começo da profissionalização, em que a Varig de novo - preciso misturar esse assunto da formação - sentiu a necessidade de profissionalizar, de evoluir na instrução, de evoluir na formação desse insumo, dessa mão de obra. Por isso, ela montou a Evair, já pensando em dar um salto na qualidade de formação.

Nesse período todo de que estou falando - já falei de 1911 até 1965 -, as escolas de aviação ou os aeroclubes, que eram as únicas escolas na época, vinham evoluindo e crescendo e já havia centenas deles por todo o País, formando a mão de obra que hoje dá base à nossa aviação.

E aí houve o próximo salto na formação de profissionais da aviação em 1993, quando foi montado, na PUC, no Rio Grande do Sul, o curso superior de aviação. Esse foi um grande salto, tirando o piloto de simplesmente um operador de equipamentos para um gestor. O piloto, nesse momento, deixava de ser um operador e passava a ser um gestor. Nós somos gestores hoje dentro de uma cabine de comando. Nós temos vários sistemas para gerir e nós fazemos isso o tempo todo. Nós temos que interagir com a máquina, nós temos que apertar um botão e saber o que ele vai fazer. Não é simplesmente puxar o manche, como todos conhecem, e ele vai obedecer. A aviação evoluiu muito, mas muito mais rápido que o ser humano. Nós investimos milhões e milhões e milhões de reais para tornar a aviação mais segura, para tornar a máquina mais confiável, mas nós não conseguimos investir esses mesmos milhões para treinar, para melhorar, para tornar o piloto um gestor melhor. Nós não acompanhamos a evolução da máquina e nós estamos correndo atrás até hoje. Isso tudo foi uma falha do passado que está sendo corrigido, e é o momento que nós temos que manter; nós temos que não diminuir, mas acelerar qualquer tipo de investimento, incentivo e fomento à formação e à qualificação, à qualidade do ensino, à qualidade do profissional.

E aí eu vou mais à frente. Só por volta de 1999, 2000, surgiram as primeiras escolas privadas de aviação no Brasil. Até então, quem fomentou a aviação brasileira... E o resultado que está aqui hoje da qualidade do profissional que é reconhecido no mundo todo vem dos aeroclubes, mas eu não estou aqui para defender o aeroclube, eu não estou aqui para defender a escola de aviação. Eu estou aqui para defender uma ferramenta de formação, de qualificação desses profissionais. Agora, nós temos outros exemplos.

Nós podemos seguir o exemplo da China. A China vem aqui ao Brasil, toda semana, buscar pilotos. Estão com aviões parados nos pátios por falta de pilotos. E é o que tem levado... E quem vai para China não vai por gostar da China, por não gostar da nossa cultura e preferir lá; vai pelo fato de as empresas lá estarem pagando muito mais. Na China, como no Oriente Médio, há mais de 1.500 pilotos brasileiros. Eles estão vindo aqui, oferecendo cada vez mais vantagens para que os pilotos brasileiros abandonem as empresas brasileiras para irem voar com eles.

(Soa a campanha.)

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Eu acho que nós temos aí uma questão que temos que avaliar. Será que nós estamos no caminho certo? Será que os nossos profissionais são bem avaliados? Será que nossos profissionais são bem treinados hoje? Eu acredito que sim.

E eu acredito que não é taxa aeroportuária, não é tarifa que vai mudar isso, que vai melhorar o estado... Não adianta termos aeroportos e não termos aviões para voar lá. Se nós caminhamos nesse sentido, é o que vamos ter no futuro: muitos aeroportos, poucos aviões.

O incentivo tem que começar por aí. A escolinha, aquela escola de aeromodelismo do passado em que a Varig foi visionária, talvez seja agora o aeroclube. Eu não defendo que o aeroclube deva ser a escola que era desde o começo, que é uma escola de formação básica. Eu acho que o aeroclube que quiser ficar dentro da linha das escolas de formação de profissionais tem que se especializar. O que nós não podemos é simplesmente matá-los. O aeroclube hoje pode ser a escola de aeromodelismo do passado, que vai incentivar, que vai ser uma vitrine para o profissional. E nós vamos continuar tendo o atrativo para a nossa formação, para atrair o profissional, para dizer que isso é uma opção de vida, isso é uma profissão... Na verdade, isso não é uma profissão, é uma vocação, pois ninguém vai para aviação para ganhar dinheiro; só vai para aviação quem gosta da aviação. O Senador sabe muito bem disso.

É isso que eu queria dizer. Essa transição que houve dos aeroclubes, em 2000, para as escolas de aviação, que são privadas... De novo, eu falo que eu não estou defendendo as escolas privadas, eu estou defendendo que, seja escola privada, seja aeroclube, se os aeroclubes hoje não têm condição de formar uma mão de obra qualificada, que nós olhemos para as escolas como uma ferramenta. Isenções são, sim, admissíveis - isenções do Governo Federal, isenções de taxas e tarifas - e necessárias para fomentação.

Agora, é claro que é louvável a atitude do Governo Federal no sentido de formar a Bolsa Piloto. Só que essa Bolsa Piloto não garante hoje que esse profissional vá chegar à linha final de carreira. Aliás, os dados mostram hoje que poucos chegam lá. O que nós teremos que fazer é focar no incentivo para que mais pessoas cheguem lá. Então, o fato de ter um incentivo eu concordo que é excelente, que é o primeiro passo, mas tem que se aperfeiçoar, para que esses profissionais que usam esse dinheiro que é de todos, que é da sociedade cheguem ao objetivo: a formação do profissional de aviação.

Em 2006, nós tivemos o fim da Varig. Eu não tenho aqui prerrogativas para ter preciosismo ou, então, saudades por eu não ter convivido com essa época, mas eu sinto saudades, sim, da posição visionária da empresa no sentido de olhar para a frente e ver que aquilo era um investimento, não era um custo. E não é um custo. O Governo hoje tem que olhar para o futuro e entender que não é um custo, é um investimento que nós estamos fazendo ou, então, daqui a 40 anos, nós vamos à China buscar pilotos para voar aqui. Por quê? Porque, na China, eles começaram a investir agora. Tarde? Não sei, mas começaram a investir agora. Só que esse investimento vai dar resultados daqui a 30 anos, porque é agora que eles começaram a chamar o cidadão chinês para fazer o curso de piloto: "Você pode ser piloto. Por que não?" Só que isso demora, não vai formar um profissional... Eles não vão conseguir adquirir o *know-how* que nós adquirimos em tão pouco tempo. Por quê? Porque nós estamos desde 1911 fazendo isso. Então, não tem como competir.

Só para reforçar, há mais de 1.500 pilotos brasileiros expatriados, voando entre Ásia, Europa e Oriente Médio. Esses profissionais não voltam para cá agora não por eles estarem ganhando muito dinheiro lá, pois podem ter certeza de que trabalhar na China é uma cultura muito diferente e de que a metade deles voltaria se tivesse oportunidade. Então, a preocupação que nós temos que ter é valorizar o nosso profissional e também não deixar de formar para que, no futuro, nós tenhamos esse insumo.

Em relação às escolas, era isso. Sejam escolas privadas, sejam os velhos aeroclubes, que não esqueçamos que este código aqui - nós estamos trabalhando em cima dele - pode ser, sim, aquela escolinha de aeromodelo lá de trás. E podemos, sim, aqui dentro, escrever o futuro da aviação brasileira, a não ser que queiramos ficar reféns de outros países formadores.

Eu deixo aqui uma proposta que eu gostaria que os Senadores analisassem. É uma proposta de emenda. Aí, de novo, volto: sim, vemos o investimento, a isenção de tarifas como incentivo, seja a aeroclubes, seja a escolas privadas. Que, então, se cobre um resultado dessas escolas, que o Governo faça isso, mas que se dê, sim, o subsídio. Quem paga essa conta, Senador, não são as escolas; é óbvio que ela é repassada para o piloto que vai fazer o treinamento inicial. Então, tem que haver esse incentivo. Se quisesse cobrar um resultado em favor da sociedade, que se cobre, mas que haja, então, o incentivo.

Pode passar.

Aí eu falo da emenda aditiva do art. 59.

Volte um pouquinho só, por favor.

Ficam isentas dos pagamentos de tarifa de pouso as aeronaves e escolas de aviação civil ou aeroclubes utilizados para treinamento. Tarifas de permanência também a mesma coisa.

Pode passar.

Para encerrar, pois eu já me alonguei. Do sistema de formação e treinamento de pessoal, o art. 145 dá à Anac a prerrogativa de estabelecer as regras para aviação. Temos total confiança na agência no sentido do que ela faz hoje em relação à aviação. O que ela regula está sendo bem feito, não temos desconfiança com relação a isso. Agora, tirar o aeroclube do Código Brasileiro da Aeronáutica significa matá-lo. Nós estamos aqui matando o aeroclube, além de deixar de incentivar outros, no caso das escolas de aviação.

E a proposta é acrescentar uma emenda aditiva com o art. 146, dizendo que o aeroclube é toda sociedade civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade. Lembro que isso já está no código atual - não estamos inventando nada -, sem falar que os aeroclubes hoje não pagam tarifas. Então, nós não estamos subtraindo nada do Estado, nós estamos simplesmente mantendo o que há. Por quê? Por que nós queremos os aeroclubes como um modelo de formação para o País? Não, não é isso que nós estamos defendendo; que seja a escolinha de aeromodelo para formação para que, daqui a 30 anos, as pessoas vão para o clube, conheçam a aviação, comecem a praticar e se interessem pela profissão. E o §1º seria: "Aeroclubes poderão ser autorizados a funcionar como escolas de aviação desde que cumpram todos os requisitos exigidos para as escolas." E o §2º: "As entidades de que trata este capítulo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública." Isso também não é invenção, já está no código atual. O que nós sugerimos é a manutenção disso.

Era isso que eu tinha que fazer, um discurso meio apaixonado, mas, como eu disse, a aviação é feita de paixão e não de tarifas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Maranhão. PMDB - PB) - O próximo orador inscrito - eu peguei o trem andando - é o Sr. Juan Henrique Pereira Ibañez, representante do Sindicato Interestadual das Escolas de Ensino da Aviação Civil (Sineac).

O SR. JUAN HENRIQUE PEREIRA IBÁÑEZ - Bom dia a todos.

Eu queria agradecer ao Senador Maranhão pela oportunidade de estar falando a todos os integrantes da Mesa e a todos que estão aqui presentes.

Eu trouxe uns eslaides aqui, em que botei os dados do sindicato, com relação aos meus dados, mas eu queria falar um pouquinho para vocês o que é o sindicato, o que ele vem representando hoje e sua preocupação. Eu acompanho o Castanho nessa preocupação com relação à formação, principalmente por estar lidando, dia a dia, com a formação de profissionais da aviação. Na questão dos aeroclubes também, eu sou oriundo de uma faculdade de aviação civil, uma entidade privada, mas também eu me preocupo muito com relação à continuidade dos aeroclubes no Brasil.

Eu também acredito na Anac com relação à fiscalização e acredito que ela também está olhando o aeroclube, porque temos que definir o que é aeroclube e qual a diferença entre aeroclube e escola. Na verdade, eu acredito que o tratamento que deve ser dado para os dois, vendo a formação profissional, é o mesmo, eles têm que cumprir as mesmas regras, mas o aeroclube tem os seus benefícios. As pessoas que normalmente trabalham no aeroclube não recebem nada - aliás, normalmente, não; elas não recebem, em relação à parte de diretoria. Então, são pessoas apaixonadas que estão lutando, tentando e trabalhando pela formação profissional.

Quando eu recebi a questão da reformulação do código, eu recebi, no primeiro momento, o primeiro texto, e havia lá a sugestão de manter a questão da isenção da cobrança de tarifas. Quando eu abri, fiquei um pouco surpreso com o que está sendo colocado, pois foi tirada essa questão do novo código agora, que está sendo sugerido.

Aí, eu confesso para vocês que eu não gosto muito de matemática, mas eu fui obrigado a sentar com uma calculadora e começar a fazer um pouquinho de cálculo para depois apresentar para vocês o que isso representa para uma escola, para uma entidade com fins lucrativos ou sem fins lucrativos, no caso de um aeroclube.

Pode passar o próximo eslaide.

Só para vocês terem uma ideia do que é o sindicato, como o Wagner falou, a gente tem hoje, participando - é bem participativo -, em torno de 30 entidades, mas, por ser sindicato, a gente representa todo o Sul e Sudeste. Se a gente olhar o Brasil, que tem hoje um total de 200 escolas, no Sul e Sudeste, a gente representa 155 instituições, o que dá 77,5% das instituições privadas. Aeroclubes vocês podem ver como perderam a força. Se compararmos com antigamente, quando nós tínhamos somente aeroclubes no Brasil: em todo o Brasil, temos 117; no Sul e Sudeste, 98; e nós representamos 83%. De faculdades já temos um número um pouco menor. Começou tudo lá com a PUC. No Brasil, são 27; no Sul e Sudeste, 17; em torno de 62,9%. Então, hoje, se a gente for ver a abrangência do sindicato, estamos tratando com 65,9% das entidades no Brasil.

A maioria da formação profissional... Depois a gente vai falar um pouquinho com relação à parte mais voltada para os instrutores de voo, porque eu estou muito preocupado com a questão da permanência do emprego deles e das pessoas que atuam nas instituições de ensino por causa da cobrança dessas taxas.

Pode passar para o próximo eslaide.

A gente tem hoje no Brasil, falando um pouquinho das aeronaves - esses dados são de 2015, não deve ter mudado muita coisa com relação a isso, aqui não estão os dados -, um total de mais de 25 mil aeronaves. Nós estamos falando da cobrança de 2.009 aeronaves, que totalizariam os 100% das aeronaves de instrução. No Sul e Sudeste, a gente tem mais de 80% dessas aeronaves. Então, quando eu falo, estou tratando da experiência de mais de 80% das aeronaves de instrução que há no Brasil. E os dados que a gente trouxe com relação a isso são assustadores .

Pode passar para o próximo eslaide.

Hoje, se a gente fizer um cálculo - eu fiz um cálculo rápido em cima das aeronaves, dos dados que a gente tem -, a gente pode estimar mais ou menos dois instrutores para cada aeronave se enxugar, porque o normal é ter em torno de 3 instrutores por aeronave. Então, a gente teria hoje, empregados no Brasil, mais de 4 mil instrutores. No Sul e Sudeste, a gente vê que são 3.202 instrutores empregados - pode haver uma variação um pouquinho para cima ou um pouco para baixo. Então, eu estou muito preocupado com o emprego desses instrutores, mas também com o emprego do pessoal técnico-administrativo dentro dessas instituições. A gente tem que lembrar que, dentro de uma instituição de ensino, não é simplesmente um instrutor ou a pessoa que está ali que depende dessa instituição.

Pode passar para o próximo eslaide.

Falando do momento atual, a gente fala muito que para formar um piloto é caro. A gente costuma dizer que para a pessoa ser um piloto hoje é muito caro. Eu coloquei ali mais ou menos o valor do combustível, do AvGas, utilizei o aeroporto de Florianópolis como referência e uma variação que é uma variação que se pode ter dependendo da localidade. Então, de todas as taxas, de tudo que estou passando para vocês aqui agora, eu tomei como referência o Aeroporto Internacional de Florianópolis Hercílio Luz.

Hoje, lá, em combustível, paga-se em torno de R\$6,20. O cálculo da hora de voo, para que vocês entendam, normalmente é feito em três vezes o valor do combustível da aeronave. Por isso é interessante a gente colocar esse valor de R\$6,20 e ter uma variação para até R\$8,00 no preço do combustível, dependendo da localidade. Isso impacta diretamente na hora de voo. Claro que também impacta o modelo do avião, da aeronave que vai voar. Então, se pegar uma estimativa da hora de voo, hoje dá algo em torno de R\$380 até R\$429, mas eu sei que há outras localidades que cobram até quase R\$500 o valor da hora de voo. Mas vamos ficar com R\$429 e R\$380 o valor. Então, hoje, para voar, um piloto comercial, que é aquele piloto que já pode exercer a profissão, gasta de R\$57.000, se consideramos como R\$380, e R\$64.350, se tomarmos como base essa variação que eu coloquei. Esse é o momento atual. Esse é o momento e a situação que as escolas hoje estão lutando para conseguir manter, principalmente na situação que a gente sabe que está a economia do Brasil. E as escolas estão sofrendo, porque as pessoas não têm hoje condições de manter e pagar essas horas de voo.

Pode passar. Passe um eslaide.

Aqui eu coloquei o valor das taxas que serão cobradas para vocês verem o quanto isso vai incidir no valor da hora de voo. Como o Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas, o Castanho, falou, isso vai ser repassado para o aluno, isso vai ser

repassado para a hora de voo. A gente não pode pensar que a instituição vai suprir esses gastos, vai assumir e vai trabalhar no prejuízo. Então, se a gente olhar a tarifa de pouso, hoje, no Aeroporto Internacional de Florianópolis, é de R\$141,92. A isso já vai crescer: Auxílio a Navegação em Rota: R\$65; Auxílio-Rádio a Controle de Aproximação: R\$108,98; Auxílio-Rádio em Controle de Aeródromo: R\$25,34. O imposto, o incremento de imposto, porque a gente tem que lembrar que se aumentarem todos esses valores, no final, a instituição vai ter que pagar também imposto em cima do aumento dessas taxas, ele incide em algo em torno de R\$85,31. Aqui não estão as taxas de permanência e nem as TATs, que, no caso, o Wagner chegou a colocar. Esse valor chega a R\$426,55 centavos. Nós estamos falando de 2.009 aeronaves num mundo de 25.000 aeronaves. Quanto 2.009 aeronaves vão representar em valores para taxas aeroportuárias? A quantos por cento isso se refere? É um valor irrisório se for pensar na questão da permanência dos aeroportos e dos gastos dos aeroportos.

Pode passar para o próximo eslaide.

Então, se a gente fizer um comparativo do que vai acontecer com a hora de voo, a gente vai ver que uma hora de voo vai crescer até mais de 100%, chegando a um total de 112% no aumento da hora de voo.

Pode passar para o próximo eslaide.

Acho que se a gente pegar a formação de 57 mil, vai passar para 120 mil, de 64 mil para 128 mil. Ela está mais do que dobrando, gente. Então, tem aumento de R\$63.982. É um aumento muito grande para colocar no bolso do aluno.

Aí começa a vir o nosso maior susto e o maior medo com relação a isso, porque apenas mostrei os dados, mas, conversando com as escolas, com os aeroclubes, com as entidades as quais nós representamos, com aquelas que estão ligadas diretamente e até mesmo com aquelas que não estão ligadas diretamente, mas com que a gente está sempre mantendo contato - refiro-me, ao dizer ligadas diretamente, àquelas que estão filiadas e participando de todas as discussões, mas a gente mantém contato igual com todas as escolas por representar a classe e, quando tem assuntos dessa importância, normalmente, os consulta (pode passar para o próximo eslaide) -, então, a gente vê uma redução. Eu não estou dizendo que ela vai acontecer dentro de um ano, dentro de dois anos, nada. Eu estou dizendo que é imediata essa redução de 75% das escolas. De 200 escolas, vai passar a ter 50 escolas o Brasil, porque quem trabalha com a iniciativa privada não trabalha para ter prejuízo. E se a pessoa está vendo que vão ser cobradas essas taxas, ela conhece o mercado no qual está inserida, não vai querer trabalhar. Ela vai tentar tirar, o mais rápido possível, o dinheiro no qual ela investiu.

Os aeroclubes ainda se sustentam um pouco mais. Mas, em média, 50% dos aeroclubes vão fechar, porque eles já estão hoje com dificuldades de se manter. Se começar essa cobrança de taxa, automaticamente, em torno de 50% dos aeroclubes não vão conseguir se manter. E eu falo não vão conseguir se manter porque aeroclube é um povo, vamos dizer assim, mais dedicado. Eles estão lá muito mais movidos pela paixão do que por qualquer outra coisa. Então, quando a gente é movido pela paixão, a gente briga mais, a gente luta mais.

Quanto às faculdades, a gente não fala de fechamento de faculdade, mas fala de fechamento de curso, porque, se o curso não dá lucro, a gente para de investir nesse curso. Eu sou de uma faculdade e eu sei o quanto é importante isso. Se o curso não está trazendo receita, está trazendo prejuízo, vamos investir num curso que traga mais receita, traga um lucro maior. Então, em torno de 60% vão fechar o curso de piloto, de ciências aeronáuticas e os cursos tecnológicos também.

Nós estamos saindo do mundo de 344 instituições para 124 instituições. É uma redução muito grande.

Pode passar para o próximo eslaide.

Se a gente vir o número de aeronaves, veremos também uma redução muito grande. Aplicando o mesmo percentual daqueles anteriores, reduziu em torno de 50%, porque a gente tem de lembrar que uma aeronave pode ser passada para outro, então, isso aqui já é mais uma estimativa daquelas escolas que vão ficar.

Pode passar para o próximo eslaide.

Eu acho que essa aqui é uma questão que deixa já um impacto imediato com relação à formação profissional, com relação ao instrutor de voo, a quem está empregado hoje dentro de uma instituição. De 4.000, a gente vai baixar para em torno de 2.008 pessoas trabalhando na aviação como instrutor de voo. De 3.000, a gente passa para 1.600. A gente chega a 408 instrutores em outras localidades do Brasil. Esses dados me assustam um pouco, porque a gente tem que se preocupar com relação à formação de profissional.

Eu peguei alguns dados com relação à parte de que o Castanho falou acerca da preocupação com o fato de os pilotos estarem saindo do Brasil e indo para a China, para os Emirados Árabes. Tem muita gente indo, e realmente por causa do dinheiro, porque todos eles adoram o Brasil, pelo menos todos com quem eu tenho contato. Eu me lembrei de uma conversa que eu tive com um comandante amigo meu que disse o seguinte: "Cara, eu estou pensando seriamente em ir para a China. Eu vou lá, trabalho em torno de oito anos e volto aposentado." Isso é para vocês terem uma ideia da diferença do valor financeiro sobre o qual a gente está falando hoje entre o piloto no Brasil e o piloto na China. Esse valor é interessante colocar exatamente pela falta de pilotos.

Se a gente olhar os dados de uma pesquisa da Boeing que eu não cheguei a colocar na apresentação, veremos que ela diz que, daqui a 20 anos, vamos necessitar de mais de 1 milhão de pilotos no mundo. Na América Latina, a gente está falando aqui da América Latina, de 45 mil pilotos. Então, o Brasil hoje, para vocês terem uma ideia, em formação de piloto de linha aérea, tem 448 profissionais formados por ano, segundo dados de 2015. Então, nós vamos reduzir isso praticamente pela metade.

Gente, se não trabalharmos com a isenção dessas taxas e tarifas, como já vinha sendo feito, só mantendo o código, nós estaremos falando que, daqui a mais ou menos 10 anos, estaremos trazendo piloto de fora do Brasil, porque nós não vamos ter mão de obra para trabalhar aqui no Brasil. É um dado extremamente preocupante para as instituições e para o futuro da aviação no Brasil.

Pode passar mais um eslaide.

Acho que já acabou.

Eu queria reforçar a questão que o Castanho colocou com relação à parte da isenção das tarifas, das taxas, e eu gostaria de lembrar também a questão do auxílio-rádio, auxílio-navegação também, que é muito importante. Porque se tiver somente a questão da isenção de pouso... A aeronave vai pousar dentro do aeroporto, mas a gente tem que lembrar que o piloto precisa ter também a experiência de falar, de puxar pelo rádio e tudo mais.

Então, gente, isso é extremamente importante e me deixará muito assustado se não for mudado, se for mantido o que estava no Código antigo, que é a isenção dessas taxas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Agradecemos ao Dr. Juan Henrique Pereira e passamos agora à fala do padre, professor, comandante Paulo Sérgio Maya Barbosa.

O Padre Paulo Sérgio, nobre Relator, é da minha cidade, Porto Nacional. Voamos juntos. Antes de ser padre, ele voou muito conosco lá na região da Amazônia, em garimpos. Depois virou padre e hoje é um dos diretores do aeroclube de Porto Nacional, minha terra querida.

É uma honra recebê-lo aqui, Padre Paulo Sérgio. Com a palavra V. S^a.

O SR. PAULO SÉRGIO MAYA BARBOSA - Sr. Presidente, Senador Vicentinho Alves; Sr. Relator, Senador José Maranhão; muito obrigado pela oportunidade que nos dá de expressar aqui um posicionamento acerca de uma particularidade, certamente das mais importantes que há acerca da aviação no Brasil, particularidade essa que se concentra no ensino, na formação do nosso pessoal e na capacitação da mão de obra adequada à aviação brasileira.

Srs. Senadores, meus irmãos, amigos, comandantes, gente da aviação, o presidente do sindicato usou uma palavra muito interessante no início da sua exposição. Disse: "Nós estamos aqui como apaixonados". Isso é uma verdade. A aviação precisa de paixão e fé, senão não vai, sobretudo aqui no Brasil.

Talvez não tenhamos as possibilidades que têm os americanos ou os chineses, mas nós temos uma história de força para fazer acontecer a aviação no Brasil, o que tem ocorrido desde o início do século passado.

Eu sou de uma pequena cidade lá nos sertões que, em 1955, tinha no máximo dois mil habitantes. Cinquenta anos depois de Santos Dumont voar em Paris, um grupo de homens apaixonados e com muita fé resolvem fundar um pequeno clube para ensinar a voar. Dentre esses homens estava o nosso primeiro instrutor de voo, Comandante Vicentão, pai do nosso Senador Vicentinho. Ele foi o primeiro instrutor de voo do aeroporto de Porto Nacional, em 1955. De lá para cá, houve uma história ininterrupta de formação de homens e mulheres para a aviação no Brasil, fruto de muita coragem.

Um dia, um oficial da Força Aérea me disse: "A formação de aviadores é estratégica para este País. Um dos mais estratégicos investimentos que a nação deve fazer é na formação de pilotos de aeronaves".

Comecei a avaliar o posicionamento dos aeroclubes a partir do que me disse um oficial superior da Força Aérea. A quem está entregue uma missão tão forte e estrategicamente colocada? A pequenos grupos de homens apaixonados espalhados pelo interior do País que se juntam em pequenos clubes para formar aviadores. É uma paixão imensa. Recursos? Não preciso explicar. Todos nós somos alunos de aeroclubes por aqui. Eles antecedem em muito a revolução para as escolas de tecnologia, para as faculdades de aviação. Lá estamos nós.

Senhores, desde então, quando nós avaliamos as novas propostas para a formação do pessoal, a nossa preocupação não é propriamente a sobrevivência da instituição, mas a sobrevivência de um modelo que formou toda essa gente até no mínimo 2001, quando surgem as primeiras escolas de aviação, que foram bem-vindas.

O tempo é muito breve, mas colocamos aqui uma discussão que ganha amplitude na medida em que colocamos cada ponto aqui elencado e podemos desenvolvê-los à exaustão, porque eles são genéricos. Falamos de taxas, despesas, custos, mas eu queria dar um enfoque ao aspecto humano da formação.

Os aeroclubes são movidos por recurso perto de zero, embora a hora de voo custe, Sr. Presidente do Sindicato, R\$390 no aeroclube de Porto Nacional. Com R\$390 por hora de voo de instrução, você paga um instrutor de voo que deve ser um profissional da melhor capacitação técnica e humana, deve pagar os custos operacionais de uma aeronave, as taxas e outros custos de gestão na administração das instituições como o nosso aeroclube de Porto Nacional.

Se os senhores fizerem essa matemática, ela não fecha em nenhuma hipótese. Não há como. Então, como vocês tocam o aeroclube de Porto Nacional? Ah, tocamos com gente como o Senador Vicentinho, como os professores e as professoras que estão lá. Nós temos um corpo de professores com muita vontade de fazer acontecer aquilo. E como nós vibramos com os resultados anuais, as nossas estatísticas de aprovação na Anac...

Nós temos, no corpo de professores, pedagoga, gente com pós-graduação em docência de ensino superior, aviadores antigos, gente que voa há 50 anos, todo mundo junto, contribuindo para fazer acontecer lá com recurso zero.

Então, nós formamos no mínimo três turmas de vinte alunos por ano com excelente nível de aprovação, com um custo para a Nação zero. Formamos profissionais, segundo disse esse meu amigo da Força Aérea, estrategicamente muito importantes para o País a custo zero.

E chamo a atenção aqui: senhores, a República dispõe de recursos para formar profissionais para a sociedade brasileira em todos os campos, Senadores, em todos os campos, a custo zero para o candidato, à medida que ela financia 100% das universidades federais. Todas as universidades federais formam os profissionais a custo zero: Direito, Economia, Medicina, enfim. E os aviadores, estrategicamente importantes? Bem, precisamos pensar também nesse encaminhamento. O que o País pode fazer ainda, já, a partir de agora?

Veja, nós temos em Porto Nacional uma escola federal de tecnologia. Talvez fosse o caso de a agência reguladora oferecer, Senador Vicentinho, uma interface para que nós possamos - aeroclube junto com uma escola federal de tecnologia - nos associar num projeto pedagógico comum para formar esse pessoal. É possível? Sim. É possível através da universidade federal? Talvez sim. Talvez nós contemplemos a maioria das questões levantadas acerca da formação humana.

Nós falamos sobre a implementação de um novo modelo de certificação de pessoal. Isso é urgentíssimo e - o Senador Vicentinho sabe - o nosso pessoal no Aeroclube de Porto Nacional é uma grande equipe, está todo mundo ali. Formado por quem? Pelo esforço pessoal de cada um em se meter nessa aventura chamada aviação, que está no sangue, não tem como negar. Estou na sacristia atendendo a pessoa, mas quando passa o avião do Aeroclube em cima, opa!, eu me distraio um pouco, peço perdão a Deus por isso. Acho que se passar um avião aqui em cima, Senadores, os senhores vão se distrair um pouco, saber que motor é esse. "Ah, é um motor 300, que beleza, um Centurion!" Enfim, é assim que funciona.

Mas nós precisamos aprimorar a capacitação dessa gente. Como isso requer recurso, recurso pedagógico, recurso material, recurso financeiro... Aqui o Presidente do Sindicato falou sobre a questão dos nossos profissionais de aviação, os instrutores. Olha que problema! Os instrutores devem ser os mais capacitados, os doutores, os catedráticos do assunto. Mas, em geral, no Brasil, os nossos instrutores são aqueles jovens que saem do curso, se credenciam rapidamente, vão aos aeroclubes acumular horas de voo o mais rápido possível para poderem partir para a próxima etapa. Não há o mestre em nosso contexto, como há o mestre no curso de Direito, como há o mestre no curso de Medicina, como há o mestre em todas as áreas de formação neste País. Os nossos instrutores não são olhados como os mestres por causa desse contexto que dá a eles uma brevidade relâmpago na sua profissão de instrutor. É provisório, até mesmo porque não há remuneração, não há estímulo de carreira, não há. Precisamos disso? Claro que precisamos disso, vamos pensar isso num projeto qualquer. Quem sabe o MEC nos ajuda num projeto pedagógico mais amplo? Quem sabe a Secretaria de Aviação Civil? Onde está a Secretaria de Aviação Civil? Que a Secretaria de Aviação Civil - perdão, senhor - se envolva nessa interface, nesse projeto já com o *know-how* que temos de outras áreas no País.

Enfim, nós estamos lá. Vamos continuar no aeroclube. Talvez, se as dificuldades econômicas promoverem o fechamento das escolas, como disse o Presidente do Sindicato, elas poderão fechar quando não forem economicamente sustentáveis...

(Soa a campanha.)

O SR. PAULO SÉRGIO MAYA BARBOSA - ... mesmo que isso ocorra, os aeroclubes vão sobreviver, o Aeroclube de Porto Nacional vai sobreviver por mais cem anos, porque ele nunca precisou de recursos.

Nós estamos lá ensinando gente; e ele tem uma estrutura física muito boa, ele tem os aviões de instrução, tem o seu corpo pedagógico do jeito que a gente sabe fazer a coisa. Então, a gente pede que nessa reflexão também se inclua isso, Senadores, talvez num projeto mais ousado a gente possa contemplar esses pontos.

Aí, a gente agradece a todos os grandes e velhos aviadores, os mestres da aviação. O Senador Vicentinho é um mestre da aviação. Eu passei muitos anos voando com o garimpo, no Pará, e ele era mestre daquilo, me ensinava a voar aqueles espaços pequenos. O comandante da Gol talvez não conheça muito essa realidade, mas nós temos aviões precários por causa do custo; muito usados, por causa dos preços; infraestrutura inexistente, porque ainda não alcançam aqueles rincões da Amazônia a infraestrutura aeroportuária que se implanta no País, extremamente precária. Tempo adverso sempre, porque na Amazônia chove oito meses por ano. É um heroísmo, sair vivo já é um grande prêmio, não é? E nós estamos aqui. Então, a gente agradece também aos velhos aviadores que nos ensinaram tanto e que foram formados por aeroclubes nas mesmas circunstâncias que hoje existem no Aeroclube de Porto Nacional.

Eu agradeço. Muito obrigado aos senhores, e que nós consideremos esses aspectos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Muito bem, Padre Sérgio, você nos dá orgulho como conterrâneo, como amigo. Uma belíssima exposição de motivos que todos os segmentos da aviação compreenderam perfeitamente que é o único setor que realmente precisa se organizar junto às estruturas do Governo Federal. E aqui temos a SAC, a Anac, a Força Aérea também presente e o Sindicato Nacional dos Aeronautas. Precisamos, sim, nos convergir agora no CBA, que é o novo marco regulatório. Com certeza - nosso eminente Relator, Senador José Maranhão, que é sensível a essa aviação, como um decano da aviação também no País -, nós vamos procurar, meu caro Senador Maranhão, elaborar um grande relatório nesse sentido de valorizarmos cada vez mais os aeroclubes e as escolas para formarmos eficientes e competentes aviadores para o mercado de trabalho.

Portanto, eu agora desfaço a Mesa dos convidados porque teremos outros palestrantes.

Quero convidar o Sr. Humberto Peixoto Silveira, Presidente da Associação Brasileira de Aviação Experimental. Podem se assentar aqui na frente. E convido também o Sr. Luís Cláudio Gonçalves, Diretor da Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves. *(Pausa.)*

Concedo a palavra ao Sr. Humberto Peixoto Silveira, Presidente da Associação Brasileira de Aviação Experimental.

O SR. HUMBERTO PEIXOTO SILVEIRA - Bom dia, Senadores Vicentinho e José Maranhão, demais componentes desta Mesa e integrantes das entidades que aqui estamos para este trabalho de tentar fazer uma aviação mais desenvolvida e melhor dentro desses trabalhos da CEAERO.

Proposta da Abraex (Associação Brasileira de Aviação Experimental) à CEARO para isenção de tarifas de comunicação, pouso e decolagem para aeronaves experimentais de construção amadora, referente a CERCBA, arts. 25 e 29. Como Presidente da Abraex, representando o interesse dos construtores amadores de aeronaves experimentais, apresento nossa proposta.

O Demoiselle de Santos Dumont foi o marco inicial da construção amadora de aeronaves experimentais, que foi disseminada por todo o mundo, sendo considerada o berço da criação de tecnologia, desenvolvimento de materiais, técnicas e processos aplicados na indústria aeroespacial em áreas da mecânica, elétrica e eletrônica, ensaiando e experimentando tudo o que se relaciona ao voo com a maior eficiência, facilidade de construção e principalmente maior segurança do voo. Seguindo os preceitos de Santos Dumont, a maioria dos que se propõem à construção de aeronaves amadoras raramente se preocupa em obter direitos de propriedade intelectual ou industrial, deixando para domínio público os seus feitos e criações.

Há inúmeros exemplos de tecnologias, processos e técnicas usadas mundialmente, criadas e ensaiadas pelos construtores amadores de aeronaves.

O Prof. James Waterhouse, brasileiro, iniciou a sua profissão como engenheiro aeronáutico construindo, através de projeto, uma aeronave KR 2, de construção amadora. É essa aeronave branca. Foram construídas muitas, através de projeto, no mundo.

Acredito que passem de duas mil aeronaves. Ele também criou e desenvolveu técnicas e processos, experimentando e ensaiando, na categoria de construção amadora, o Projeto Aeroálcool, para posterior homologação, destinado à aviação agrícola. Finalmente, ele constituiu a empresa Quasar, que fabrica aeronaves com certificações LSA, inclusive exportando-as, gerando riqueza e empregos diretos e indiretos.

O engenheiro e construtor amador Altair Coelho, brasileiro também, começou com os aviões AC 01 e AC 02 e depois com os girocópteros AC 03 e AC 04. Ele foi o precursor no Brasil dessas máquinas. Após, vieram os AC 05, AC 06, AC 07, AC 08, AC 09, dentre eles, os anfíbios. Ele desenvolveu motores automotivos para uso aeronáutico, reduções, chegando até o modelo AC 54. Este é o Sr. Altair Coelho, que não está vivo, faleceu no ano retrasado.

O projetista, construtor amador e engenheiro Paulo Iscold, brasileiro, desenvolveu e construiu a aeronave especificamente para bater recordes mundiais denominada Anequim, nome dado a um dos tubarões mais velozes do mundo, colocando o Brasil à frente de todos os países em várias categorias de velocidade, devidamente registrada na FAI (Federação de Aeronáutica Internacional). Todas elas foram construídas com materiais compostos, com grande parte de tecnologia brasileira, dentro da UFMG (Universidade Federal de Minas Gerais).

Ray Stits, americano, é famoso por ser o construtor das menores aeronaves do mundo: o Stits Junior, considerado o menor monoplano do mundo, com 2,44m de envergadura, em 1948 e...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. HUMBERTO PEIXOTO SILVEIRA - Sem dúvida.

E o Stits Sky Baby, o menor biplano do mundo, com menor envergadura ainda, com 2,14 m de envergadura, em 1952. Ele também foi o criador do processo que, na década de 50, revolucionou e substituiu mundialmente os revestimentos aeronáuticos de algodão que eram muito frágeis e difíceis de serem trabalhados. Esse processo de entelagem é chamado de Poly Fiber e é utilizado até hoje em aeronaves experimentais e homologadas mundialmente.

Os irmãos americanos Burt e Dick Rutan criaram e desenvolveram os processos e técnicas de aplicação de materiais compostos em fibra de vidro, carbono e aramida, os ensaiando exaustivamente por vários anos, na aviação de construção amadora, usando preceitos de construtores amadores, não se beneficiando dos direitos de propriedade intelectual e industrial, preferindo oferecer seus conhecimentos através da venda de projetos, facilitando e colaborando com o desenvolvimento da aviação mundial. Hoje, essas técnicas são usadas mundialmente em todas as aeronaves, em maior ou menor escala.

O desenvolvimento dessas técnicas foi tanto, de tanto sucesso, que hoje eles continuam evoluindo e aplicando não só em aeronaves experimentais, como em homologadas e também aeronaves espaciais de construção amadora, como o Space Ship One.

Toda essa dissertação é para que se conscientizem que o Brasil precisa estar em condições de concorrer com as grandes nações do mundo sem ter que futuramente importar, aeronaves, tecnologia e *know-how* de outros países.

Acho que agora temos a oportunidade de deixar para os nossos filhos um caminho com um futuro mais brilhante que o nosso, elaborando um CBA mais eficiente e justo para todos os brasileiros. O nosso pleito é para a isenção das tarifas referentes aos arts. 26 e 59, do Cercba especificamente para a aviação de construção amadora e deve-se ao fato de que essa categoria de aeronaves experimentais necessariamente tem que ser protegida, incentivada e fomentada, pois é o berço de toda a tecnologia aplicada na indústria aeroespacial. Solidariamente, pedimos estender as isenções, também para as aeronaves de formação de pilotos, aeronaves humanitárias e as aeronaves para fins culturais.

É o que eu tinha a dizer a todos.

Agradeço a oportunidade de estar aqui.

Bom dia!

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Grande Humberto.

Concedo a palavra ao Sr. Luís Claudio Gonçalves, Diretor da Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves.

O SR. LUÍS CLAUDIO GONÇALVES - Bom dia a todos!

Meu nome é Luís Cláudio Gonçalves, eu sou Vice-Presidente da Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves. Gostaria de agradecer em nome do nosso Presidente Hermano Vianna ao Senador Vicentino, ao Senador José Maranhão, pela oportunidade de estar aqui com vocês hoje.

Eu vou me ater um pouco à leitura para não perder muito tempo, senão, eu vou me alongar demais.

Às vezes, eu sou procurado por empreendedores que querem montar um clube ou condomínio aeronáutico, e, sempre que posso falar sobre o assunto, digo que é necessário, em qualquer empreendimento aeronáutico, uma Escola de Formação de Aviador, mesmo que ela seja de piloto de ultraleve, mas todo empreendimento aeronáutico tem que formar aviador. Os pilotos são o sangue novo que oxigena o corpo aeronáutico. Não existe infelizmente aeronaves que voem com passageiros sozinhas, ainda vamos precisar dos pilotos por um bom tempo.

Piloto é como um médico ou engenheiro, com um agravante, não existe Fies. É normal encontrar pessoas que sempre sonharam em ser pilotos. Eles normalmente vendem os carros ou deixam de tê-los para pagar suas horas de voo. Vão fazendo as suas horas com muito sacrifício e no final poucos conseguem vencer a barreira do piloto comercial, seja por problemas econômicos pessoais, seja por problemas da economia do País.

Hoje estamos vivendo esta que é a maior crise que o nosso País já enfrentou. Todos lembram que em 2011/2012 vários destinos que poderiam integrar a nossa malha de aeroportos não foram contemplados com voos por absoluta falta de pilotos. Havia aeronaves, mas não havia pilotos.

Hoje, com a crise, estamos vivendo uma situação perigosa. Não estamos formando novos pilotos pela dificuldade econômica e falta de incentivo. E, ao mesmo tempo, estamos perdendo os pilotos para países asiáticos, como a China, que hoje paga US\$25 mil por mês a um piloto de Embraer de 737 ou A320.

O êxodo já começou, mas, como sabemos, depois de ter passado por vários momentos parecidos com o atual, o mercado um dia volta. E como fazer, se não estamos formando pilotos e os que aqui estavam partiram para voar em outros países? A solução é continuar a formar pilotos.

Para isso, temos que investir nesse segmento, como sempre foi investido no passado, e com sucesso. Não cobrar taxas de voo de aeronaves em instrução não dá nem para chamar de incentivo; é uma obrigação. Se já está difícil sem elas, imagine com ela, então!

Se queremos viabilizar os aeroportos, temos que, por exemplo, incentivar a aviação experimental, pois é um número muito maior de aeronaves, três vezes, que pagam todas as tarifas normalmente. São essas aeronaves experimentais tão bombardeadas pela Anac hoje que viabilizam um grande número de aeroportos no interior do País. Depois, temos que pensar nas aeronaves que antigamente eram dadas em comodato aos aeroclubes para a formação dos pilotos de acordo com o desempenho destes.

Atualmente, à exceção de poucos antigos paulistinhas e uirapurus, todas as aeronaves de instrução no Brasil são importadas. Isso cria uma dependência e um alto custo devido à variação da moeda, às vezes, drástica, como tivemos em 2014. Há necessidade urgente de devolver uma aeronave nacional com esse fim. Mas como fazê-lo?

Nós vamos falar aqui em incentivos, o que seria uma heresia nos dias de hoje. Mas vamos imaginar que algum empreendedor queira homologar uma pequena e simples aeronave de instrução no Brasil. Ele começa a colocar os números no papel e descobre que somente a engenharia gastará US\$10 milhões. Vão mais alguns milhões para a execução da unidade de produção.

Aí ele corre na Anac para entender que tipo de ajuda, ou financiamento que existe para ele, e descobre que, para dar entrada no processo de certificação, tem de pagar uma TFAC de R\$891 mil. Não digo que a TFAC seja o maior problema, uma vez que existem vários desafios, como a falta de engenheiros especializados nas diversas áreas. Mas a TFAC é o que desanima.

E muito se imagina que o nosso concorrente lá fora não paga essa taxa, como também recebe vários incentivos e financiamentos, seja do setor público ou do setor privado. E aí, quando vem para o Brasil, ele paga uma taxa de R\$55 mil e tem sua aeronave convalidada, certificada no Brasil. É primordial que pensemos sobre essas taxas e como elas desestimulam o nosso já combalido setor sob pena de amanhã sermos importadores não só de aeronaves, mas também de pilotos.

O Brasil tem uma área continental que sempre precisará ser atendida por aeronaves. São elas que levam em suas asas o desenvolvimento e o futuro. Temos que cuidar da nossa aviação, seja homologada, certificada ou experimental.

É o que eu tenho a dizer hoje.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Muito bom.

Com base no artigo 121 do Regimento Interno, incluo extrapauta o seguinte requerimento para que possamos apreciá-lo.

ITEM 1

Requerimento Nº 13, de 2016

Requer, na forma do art. 374, inciso XVI, do RISF, que o prazo para apresentação de emendas ao PLS nº 258, de 2016, seja estendido até 30 de setembro próximo.

Autoria: Senador Vicentinho Alves e outros

Consulto o Plenário se há algum Senador que deseja encaminhar a votação. *(Pausa.)*

Passamos à votação do requerimento.

Os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Quero registrar a visita que nos foi feita pelo Presidente da Anac, Dr. José Ricardo Botelho; pelo Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Anac, Dr. Ricardo Catanat; pelo Ouvidor da Anac, Alex Romero; e o Superintendente de Administração e Finanças Anac, Lélío Trida Sene; com também o Assessor Parlamentar Jorge Sousa. E, cumprimentando o Coronel Marus, estendendo os cumprimentos a todos os membros da Força Aérea Brasileira. E saúdo a todos presentes nesta reunião, assessores, consultores, à imprensa os nossos cumprimentos.

E, por fim, concedo a palavra ao eminente Relator, o Senador José Maranhão.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Quero cumprimentar o meu Presidente, Senador Vicentinho, e, através dele, cumprimentar todos os integrantes da Mesa.

É evidente que o nosso papel nesta audiência pública é mais ouvir do que falar, porque, sem esta audiência pública e outras que a ela vão se seguir, este grande instrumento jurídico, legal da aviação poderia se tornar uma peça meramente decorativa, sem o sentido do realismo que ele precisa ter.

E esta audiência pública, assim como as demais que já foram realizadas, vão nos trazer a experiência dos homens e das mulheres que fazem a aviação. Eu gostei muito das primeiras palavras, como das demais, do Presidente do Sindicato do Aeronautas. Estou falando certo? Ele foi muito preciso e muito conciso também, quando ele disse que a aviação não existe tal qual ela se apresenta no mundo inteiro, em função de tarifas ou da ação das autoridades. Ela existe em função do amor, da vibração, do sonho daqueles que fizeram e continuam fazendo a aviação nos vários planos, não somente no plano industrial, no plano da criatividade.

Não existirá um instrumento do homem atual, no século atual e nos séculos anteriores, que tenha mais evoluído do que a aviação.

Foi fruto naturalmente do sonho de Santos Dumont, que nós, a espécie humana, tocamos, visitamos, dominamos nosso satélite, a lua.

E hoje a gente sente, pelas informações que estão ao acesso de todos, que o homem não parou de sonhar, de pensar em visitar outros planetas, e não somente visitá-los, mas povoá-los até. Eu e certamente a minha geração podemos não ver a realização e a concretização desse sonho, mas outras gerações de humanos, de terráqueos, vão, no futuro, habitar outros planetas, não tenho a menor dúvida disso.

Por isso, comandante, você tem toda razão quando diz que a aviação, esse instrumento extraordinário a serviço da civilização, do conforto, do bem-estar, não é fruto de tarifas nem de taxas, elas vêm depois. E elas vêm nem sempre movidas de propósitos certos.

Eu dizia aqui, ao nosso palestrante, que retirar as tarifas talvez não seja uma solução para garantir a sustentabilidade material necessária aos vários segmentos da aviação, aliás, eles proliferaram. Nem sei se precisaria de tantos. Acho que essa proliferação de órgãos em cima de órgãos, muitas vezes repetindo as mesmas tarefas, as mesmas funções, mais atrapalham do que ajudam. Mas não serão nunca essas tarifas que vão sustentar o desenvolvimento, o progresso e uma relação harmoniosa entre aqueles homens e aquelas instituições, que fazem as coisas realmente acontecerem na aviação.

Eu vi o depoimento do padre piloto, e Vicentinho, que é seu amigo e o conhece de perto, acrescentou mais alguns exemplos do que eles fazem lá no extremo norte do País, dentro de uma adversidade tremenda, muitas vezes até sem o conforto do ar-condicionado, que estamos desfrutando aqui, agora, e nos gabinetes da Anac, naturalmente com muito mais ênfase. Mas, estão fazendo as coisas acontecerem, numa aviação experimental, que não tem fins lucrativos, nenhum, mas que já ofereceu, ao mundo inteiro, contribuições tão valiosas, que foram incorporadas à aviação industrial.

Mas, estão aí os estudos preliminares sobre as fibras, a utilização das fibras, como fibras de carbono, a própria fibra de vidro, na construção aeronáutica, que não começou nas grandes empresas, como a Boeing. A Boeing se convenceu depois e prosseguiu naturalmente com o acervo de recursos materiais que tem, laboratórios, etc. Hoje, temos, da Boeing mesmo, aeronaves de ponta, que são quase totalmente feitas de fibras de carbono. Quem pensava nisso? Quem pensava nisso exatamente eram esses homens que vivem do sonho de voar.

Então, aprendi muito aqui nessa reunião de hoje. Eu não sou histórico da aviação, mas sou pré-histórico, pelo menos na nossa geração, sou quase dinossauro, pela idade que tenho e pela vibração que vem desde os 12 anos de idade. E vim para esta Comissão, participei do código atual, que infelizmente não teve um comandante Vicentinho na Presidência, tinha colegas brilhantes, cultos, preparados, mas não tinha homens como ele, que fazem as coisas acontecerem, porque ele também, fora daqui, já deu a sua contribuição e continua dando.

Mas hoje eu tive uma surpresa agradável, porque vi que os homens que estão nos órgãos públicos se apresentaram aqui com suas ideias.

Eu não concordo com elas de início - e até correndo o risco de parecer parcial -, mas o Relator não pode ser apenas um juiz, ele tem que ser um cidadão que pense, que raciocine com isso que o comandante Presidente do Sindicato dos Aeronautas Castanho fala, que pense, mas pense não somente com a cabeça, mas com o coração também.

É preciso que aconteça isso, porque, se isso não tivesse acontecendo, eu bateria em retirada e não via nenhum futuro para a aviação.

Quando você vê, comandante, aquela exposição que você fez aqui apresentando os aviões experimentais e aqueles cientistas, técnicos e engenheiros que desenvolveram tantos aparelhos, inclusive um que se propõe a fazer as viagens interplanetárias mais baratas, 10% do custo, é assim que a aviação vive.

E tenho certeza de que aqui entre nós, os que estão do lado de lá e os que estão aqui em cima, as coisas vão acontecer porque todos estamos sintonizados nesse pensamento comum. Fazer um Código Brasileiro de Aeronáutica que seja um código, não apenas um acervo de medidas objetivas, de medidas quase que burocratas, mas seja um instrumento pulsante, verdadeiro, real da aviação nacional.

Eu dizia aqui ao nosso comandante tudo bem, que é preciso sustentar os aeródromos na base das tarifas, mas não é bem assim. Se nós pretendemos sustentar aeródromos que são economicamente inviáveis, mas necessários, estratégicos para que o Brasil continue crescendo, para que a aviação continue crescendo também, o Estado, os órgãos que administram a aviação precisam se assumir dessa função. Isso aqui não é uma conta de dever e haver.

Assim como, padre, o senhor deu exemplo na formação dos pilotos, em todas as outras profissões o profissional pode se qualificar, porque, afinal de contas, ele é brasileiro, sem gastar um tostão. Por que o aviador tem que pagar um curso? Então a aviação foi feita para os ricos? Nós vamos ter aqui só uma aviação não de profissionais, mas uma aviação de deleite?

Eu acho que os aeroportos estratégicos têm que ser sustentados pelo País, pelo orçamento da República. E os aviadores hoje já perguntam para que foi criada a Anac? Para que foram criados outros e outros órgãos? Se eles não têm responsabilidade de manter o que há de precioso, o que há de essencial para que aviação continue crescendo. Por que as empresas que hoje são concessionárias de aeroportos como o de Brasília, o de São Paulo, o do Rio de Janeiro não querem ser concessionárias de um aeroporto, por exemplo, na minha cidade João Pessoa? Porque eles estão pensando unicamente no lucro.

E aí é que eu digo: eles são importantes? Essas empresas são importantes? São importantes, mas eles não são mais importantes do que a necessidade de se dar sustentabilidade à base da aviação.

Eu me lembro ainda da campanha da aviação nacional que foi encampada por um grande jornalista, foi político também, Assis Chateaubriand, da minha terra. Escreveram-se aí obras e obras sobre Assis Chateaubriand, sobre o seu voluntarismo, sobre, às vezes, até a sua metodologia não convencional de obter as coisas. Ele saiu por esse Brasil afora e, onde tinha um milionário, ele exigia a doação de uma aeronave, porque ele teve a visão da aviação que nós temos hoje no Brasil. Mas, na época em que ele viveu, nos idos de 1940, 1945, não se tinha essa certeza.

Então, comandante, eu vou insistir, estou lhe bajulando muito. Eu subscrevo inteiramente o seu conceito de que a aviação não vive de tarifas, a aviação não se sustenta por tarifas, ela se sustenta pelo sonho, pela dedicação e pelo espírito público daqueles que acreditam na viabilidade desse grande País, que precisa tanto da aviação. E que ela, lamentavelmente, em pleno século XXI, não chegou ainda aos lugares em que deveria ter chegado. E chega porque tem um padre piloto, porque tem um Senador comandante, porque tem um homem que acredita na aviação experimental, que talvez nem precise disso, de outros que estão se dedicando a isso.

Então, eu até me excedi aqui no tempo, não é mais tempo de se falar, está na hora do almoço, porque essa sessão de hoje, Vicentinho, que foi feita graças a nossa visão, me perdoem agora aí a modéstia, de que a gente precisa das bases. Que coisa, nós não convidamos ainda o presidente da Embraer? Porque nós estamos certos, nós temos que vir da base para o topo, mas precisamos também ouvi-lo.

Precisamos trazer aqui um Ozires Silva, um idealista, um realizador, um homem que não pensou apenas em documentos, papéis e tarifas, ele pensou em algo que está acima de estudo, que existe apesar disso.

O fato de que os nossos profissionais estão sendo recrutados pela China, pelas empresas chinesas, também tem um lado positivo. É o reconhecimento de que aqui a formação de profissionais tem padrões internacionais. Por que os chineses chegaram aonde chegaram? Porque eles valorizaram o ensino, porque eles valorizaram a inventiva das pessoas. Ainda não chegaram a ter quadros profissionais, mas estão estendendo a mão ao Brasil. Esse é o lado positivo.

O lado negativo é que estamos perdendo profissionais. Nós investimos nesses profissionais. Pouco, mas investimos. E estamos mandando-os para a China.

É evidente que, se as empresas brasileiras tivessem a dimensão das empresas chinesas, nenhum teria saído daqui. Eu gostei quando você disse que é difícil para um brasileiro, com a cultura inteiramente dos chineses, viver lá. Eles naturalmente

estão tendo a compensação financeira, porque aqui não tiveram a devida compensação financeira. Se tivessem, eles não iriam para lá. Não me consta que lá tem o mesmo número de pilotos americanos, franceses, ingleses.

Então, temos que ver tudo isso. E que isso sirva de alerta para nós. Vamos cuidar da formação de profissionais. O bom seria que o Brasil estivesse abastecendo o mundo todo de pilotos, mas, se nós não temos pilotos, estamos ameaçados de não termos piloto nem para atender a nossa demanda local. Então, onde está o erro, ou onde estão os erros?

Aqui a gente viu alguns desses erros e todos aqui se pronunciaram com absoluta independência e conhecimento de causa. Eu acho que a Anac e os demais órgãos da aviação têm quadros técnicos muito bons, mas ninguém tem quadros técnicos superiores aos profissionais que aqui se pronunciaram, trazendo sobretudo o concurso da sua experiência. Isso é real, muito mais real do que qualquer qualificação técnica.

Então, muito obrigado a vocês todos por se apresentarem aqui. Podem ter a certeza de que nós vamos fazer o máximo para que o nosso Código Brasileiro de Aeronáutica, que vai nos reger pelos próximos anos, seja tanto quanto possível, não é o retrato e a solução para problemas que o Brasil vivencia nos dias de hoje. E eu digo que, como piloto de mil e novecentos... É tanto tempo que às vezes até a gente gostaria de não dizer, mas 1957. Eu andava meio pessimista e disse a Vicentinho quando conversávamos sobre a possibilidade de eu relatar esse Código: Vicentinho, eu estou quase sem acreditar em soluções pelo massacre a que a nossa aviação está sendo submetida.

Na Paraíba, ainda há um aeroclube funcionando bem. Aliás, ha dois: João Pessoa e Campina Grande. Mas eu sei as dificuldades que eles estão enfrentando. Nós estamos agora, por exemplo, com uma briga - e aqui eu convoco as autoridades presentes - com o setor imobiliário, que sempre teve a justificativa, que não é verdadeira, que não é legítima, de que os aeródromos, os aeroclubes invadem a cidade.

Na realidade, os aeródromos e os aeroclubes chegaram primeiro. Eles cresceram, porque o aeródromo e o aeroclube são sinais de progresso, desenvolvimento. Todo empresário pensa ficar perto do aeroclube, e, por conta disso, nós estamos sofrendo agora uma dificuldade, porque, inclusive, a prefeitura, não a administração de hoje, mas a anterior, tentou desapropriar a área do aeroclube e só não deu efetividade à desapropriação, que ainda está sendo judicializada, por conta de um dispositivo que consta do Código vigente, que foi uma emenda minha na elaboração do Código atual, que faz com que os aeródromos públicos, ainda que pertencentes a entidades privadas, como são os aeroclubes, tenham o mesmo tratamento que os bens públicos. E como o ato de desapropriação do aeroclube da Paraíba foi da administração municipal, ele feriu o princípio da hierarquia das leis, nós ainda estamos lá - precariamente, brigando com dois recursos aqui: um no Supremo, outro no Superior Tribunal de Justiça.

Essa é a realidade. Todos gostam de um transporte aéreo seguro, confortável, moderno, e, quando sentam naquela cadeira, evidentemente, pensam que aquela coisa caiu do céu. Na realidade, ele sobe ao céu, mas ele saiu daquela entidade fraca, pequena, precária financeiramente, que é o aeroclube, que é a escola de formação de pilotos.

Então, meus amigos, eu agradeço, também ao lado de Vicentinho, essa participação de vocês, que certamente vai ter bom uso por parte da relatoria, por parte da Presidência e por parte dos demais integrantes da elaboração desse Código de Aeronáutica, da aviação brasileira. Vai ser, sem dúvida nenhuma, um instrumento que vai contemplar os projetos e a importância de setores como os setores que vocês lideram.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Ouvir o Senador José Maranhão é sempre muito prazeroso, pelas duas experiências: a política, como o Senador da República, como ex-Governador da Paraíba e tantos outros mandatos que os paraibanos têm delegado a este grande brasileiro que é o Senador José Maranhão; e a outra experiência como aviador, uma pessoa dedicada à causa da aviação. Portanto, nada melhor para todos nós tê-lo como Relator do Código Brasileiro de Aeronáutica, que eu costumo dizer, Padre Paulo Sérgio, é o novo marco regulatório.

É daqui que vão sair efetivamente as leis para a aviação do nosso País, porque observamos, de 1986 para cá - e tivemos a participação do Senador Maranhão na época -, que muitas portarias, muitos atos surgem porque falta uma regra clara do Congresso Nacional, tanto na SAC quanto na Anac, e nós vamos procurar fazer o melhor possível em leis, pois o povo brasileiro, efetivamente, é o mais beneficiado por tudo isso, além de todos os profissionais da área. Por exemplo - e o Senador José Maranhão fala muito sobre questão de taxas -, esses dias atrás, eu estava com a minha netinha embarcando aqui para Porto Nacional, e fomos pedir refrigerante, um bolo, e ela achou caríssimo. Eu falei: "Sabe o que é isso, filha? É o excesso de taxa aqui nesses aeroportos." Um pão de queijo aqui é quase cinco, dez vezes mais caro do que em qualquer outro lugar; o cafezinho, e assim por diante. Isso atinge diretamente o bolso do povo brasileiro.

Então, nós precisamos efetivamente ter um meio termo, já proposto aqui pelo representante da Secretaria de Aviação Civil, do nosso Ministério de Transportes, tão bem conduzido pelo Ministro Maurício Quintella. Devemos achar um meio

termo na questão também do combustível, na qual precisamos trabalhar muito. O Senado está trabalhando na questão do querosene, e nós precisamos também do avgas, que seja encontrado um meio termo no custo, porque aí atingirá, principalmente, os aeroclubes.

Portanto, ao finalizar, quero agradecer a todos os presentes, ao Professor Jorge, que presidiu tão bem a comissão de especialistas, que também não podemos deixar de registrar a contribuição que os especialistas já têm dado ao CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica) e a todos os presidentes de aeroclube, de escolas.

Eu quero aqui homenagear - aí puxando um pouco a brasa para a nossa sardinha - o meu compadre, Presidente do aeroclube da minha terra, Porto Nacional, compadre Nilton Barbosa, que tem feito um trabalho fantástico de dinamismo, altamente proativo como Presidente do aeroclube - tira água de pedra para aquele aeroclube funcionar. Eu até costume dizer, Castanho, e disse hoje ao Presidente da Anac, que a Anac chega nos aeroclubes, que são os que estão em ordem, cadastrados, etc., para multar, para repreender. Deveria chegar mais no sentido de informar, de dialogar, de orientar, de entender as dificuldades que existem em um aeroclube, porque ninguém quer fazer nada errado. E, enquanto isso, quem está na clandestinidade, a Anac não vai porque não sabe nem aonde estão. Quer dizer, eles só vão em cima do que está certo, Coronel Maruci, no que está errado, eles nem sabe, porque pouca gente, e não vão lá saber de nada do que está acontecendo; horas de voo na clandestinidade, avião sem manutenção... Então quem mais sofre neste País é quem está certo junto às instituições, principalmente junto à Anac. E nós precisamos ter essa atenção.

Eu registrei isso ao Presidente Botelho. Aliás, diga-se de passagem, eu quero parabenizar a forma democrática, aberta, que encontrei no Presidente Botelho - viu, Professor Jorge? Foi a primeira vez em que um Presidente da Anac vem ao Senado dialogar. Os outros se sentiam enclausurados ali na instituição. E isso é bom, porque esse é o espírito que hoje o País exige de todos nós, agentes públicos.

Portanto, ao Padre Paulo Sérgio os nossos agradecimentos, em nome de todos os demais ilustres convidados, que sempre, nessas audiências públicas já registradas pelo Senador José Maranhão, têm contribuído muito para que, com certeza, o nosso Relator apresente um excelente Código ao Senado Federal e ao País.

Nós estamos tendo o luxo de termos um Relator, e, ao finalizarmos aqui a Comissão, esse relatório, este vai à Comissão de Constituição e Justiça, da qual ele é o Presidente. Então, nós já estamos aí numa carona boa com o nosso Presidente da CCJ, para gente aprovar esse relatório o mais rápido possível, ainda dentro deste ano, tanto na CCJ quanto no plenário, porque essa também é a vontade do Presidente Renan Calheiros, que está entusiasmado, desde o primeiro momento, com o nosso Código Brasileiro de Aeronáutica; e depois à Câmara. Se houver modificação, volta ao Senado, e vamos concluir essa tarefa, se possível, ainda dentro deste ano de 2016.

Portanto, não havendo nada mais a tratar, agradeço a presença de todos. Esclareço que a data e o tema da próxima audiência serão informados, com a devida antecedência, pela Secretaria, na página da Comissão.

Declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado a todos. *(Palmas.)*

(Iniciada às 10 horas e 19 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 26 minutos.)