



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

REUNIÃO

08/09/2016 - 5ª - 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 regimental, declaro aberta a 5ª 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 no Requerimento nº 6/2016, para tratar do capital estrangeiro nas empresas aéreas brasileiras.

Esclareço que, devido a um erro de redação, o requerimento previa o debate sobre a concessão de aeroportos após a abertura do mercado ao capital estrangeiro. Contudo, nos termos do plano de trabalho aprovado, o assunto a ser debatido na audiência de hoje é o capital estrangeiro nas empresas aéreas brasileiras.

Informo ainda que o Requerimento nº 9, de 2016, solicitou a presença de um representante da Federação Internacional das Associações de Pilotos.

Entretanto, a instituição informou que não poderia comparecer na data de hoje.

Como é habitual, esta audiência pública será realizada em caráter interativo com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que têm interesse em participar, com comentários ou perguntas, podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e também pelo Alô Senado, através do número 0800-612211.

Para organizar os nossos trabalhos, informo que, após a exposição dos convidados, a palavra será concedida aos Senadores na ordem de suas inscrições.

Estão presentes os seguintes convidados, Sr. Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil, Secretaria de Aviação Civil - SAC, representante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Já aproveito e convido o Dr. Rogério para fazer parte da Mesa.

Nós teremos duas Mesas, a primeira com três palestrantes por parte do Governo Federal e a segunda com os demais palestrantes com relação às empresas e aos aeronautas.

Convido, também, o Sr. Ricardo Bisinotto, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos na Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Seja bem-vindo.

Convido o Comandante José Adriano Castanho Ferreira, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

Peço à Secretaria que imediatamente conduza e acomode à mesa os nossos convidados que já estão aqui.

Estão também presentes os seguintes convidados, que representam a Associação Brasileira das Empresas Aéreas e que comporão a Mesa seguinte.

A Srª Patrícia Xavier, Diretora de Relações Institucionais da Azul Linhas Aéreas Brasileiras.

O Sr. Alberto Fajerman, Assessor de Relações Institucionais da Gol Linhas Aéreas.

O Sr. Tarcísio Geraldo Gargioni, Vice-Presidente Comercial, Marketing e Cargas da Avianca.

E o Sr. Guilherme Leite, Gerente Jurídico da Latam Airlines Brasil.

Essa Presidência sugere o tempo de 10 minutos para cada palestrante.

Inicialmente concedo a palavra ao Sr. Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Relações de Política Regulatória da Aviação Civil, Secretaria de Aviação Civil.

Portanto, V. S^a dispõe de dez minutos.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - Bom dia a todos, bom dia, Senador Vicentinho Alves, Presidente da Comissão, bom dia a todos os colegas de Mesa, a todo o público presente e ao público que nos assiste pela internet.

Queria mencionar, mais uma vez, o prazer de poder estar aqui fazendo parte desta discussão, trazendo a posição do Governo com relação a assunto tão relevante, debatido já há tanto tempo. Eu, particularmente, participo de discussões sobre esse tema de participação de capital estrangeiro há mais de 12 anos. É um tema de extrema relevância, e louvo a iniciativa do Senado de trazê-lo mais uma vez à baila e tentar avançar com medidas legislativas que possam endereçar os anseios do setor e os anseios da sociedade para um setor que há muito tempo deixou de ser um setor de transporte de elite e hoje já supera o setor rodoviário em número de passageiros transportados nas viagens interestaduais. Hoje se configura, portanto, claramente, um meio de transporte de massa essencial para o transporte de toda a população brasileira, principalmente num país de dimensões continentais como o Brasil.

O primeiro ponto que eu acho que vale a pena mencionar diz respeito a essa discussão sobre a eliminação de restrições a investimentos estrangeiros em empresas aéreas brasileiras. Eu entendo que, para esse ponto ser superado, basicamente o que precisamos é de clareza quanto ao real significado dessa medida e ao impacto dela. Então, trazer luz a esse debate é fundamental num cenário onde existe muita informação errada, o que gera confusão quanto ao que significa a medida e gera, consequentemente, alguma apreensão sobre os impactos que essa medida pode trazer.

Em primeiro lugar, é necessário fazer uma distinção muito clara. A permissão para investimentos estrangeiros em empresas aéreas em nada se confunde com direito de cabotagem, ou seja, o direito de empresas aéreas estrangeiras operarem voos domésticos no Brasil. Essa possibilidade é, e vai continuar sendo, proibida pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, não é sequer um ponto em discussão por parte do Governo. A proposta, na verdade, trata de permitir que pessoas nascidas em outros países possam investir em empresas aéreas brasileiras ou abrir novas empresas aéreas no Brasil, obviamente sujeitas às mesmas condições impostas às empresas existentes, ou seja, pagando impostos no Brasil, sujeitas às normas técnicas e às regulações da Anac, gerando empregos no Brasil, com restrição de manutenção de empregos de aeronautas, tripulação, para brasileiros exclusivamente.

É importante ressaltar que a restrição existente hoje, limite máximo de 20% de capital estrangeiro, data do Código de 1986. Ou seja, este ano esse Código faz 30 anos. Então, independentemente da discussão se essa foi uma medida acertada ou não à época, é necessário reconhecer que, em 30 anos, com toda a mudança tecnológica e mercadológica que houve, o cenário mudou bastante, e a gente precisa rever e rediscutir as bases postas hoje.

Trata-se de uma restrição das mais severas que se veem em qualquer país do mundo. Inclusive, é importante mencionar a posição a Icao, a Organização Internacional de Aviação Civil, sobre o tema. Já existe recomendação da Icao no sentido de que os países tenham urgência em caminhar no sentido de liberalizar a restrição de capital estrangeiro em suas empresas aéreas. Inclusive, existe uma discussão já bem avançada no sentido de se alterar o critério com que os países enxergam a nacionalidade das empresas, de migrar de um critério que vê propriedade e controle para aceitar a designação de que a empresa do país A vá para o país B para um critério que considera justamente controle regulatório e sede principal da empresa, que é justamente o ponto que a gente enxerga como necessário. É o Brasil que tem o controle regulatório sobre essa empresa? É o Brasil que tem a sede principal da empresa?

A geração de empregos dessa empresa é para o Brasil? A gente entende que esses são os pontos mais relevantes.

Um outro ponto em que eu entendo muito necessário fazer uma distinção é que, ao contrário do que inicialmente se vislumbra, esse limite à capitalização das empresas se aplica mesmo dentro do Brasil e a brasileiros. As empresas têm severas restrições, nenhuma empresa brasileira consegue, hoje, se enquadrar no nível de governança mais alto, que é o novo mercado da Bovespa, e vender ações na própria Bovespa, porque a ação que está listada em Bolsa muda de mão a cada dia, e a empresa não consegue comprovar diariamente que o proprietário daquela ação pulverizada está em controle de brasileiros. Então, isso gera inibição em investimento nessas empresas, mesmo dentro do Brasil.

E outro ponto é que essa restrição não se aplica só às empresas regulares. Hoje a gente deve ter cerca de 600 a 700 empresas, se somar táxi aéreo, serviço aéreo especializado, que são principalmente aeroagrícolas, sobre as quais essa restrição recai. Então, há um custo regulatório alto, há uma restrição a investimento mesmo na aviação de menor porte, e aviação que não trata de transporte de passageiros, devido à restrição.

Geralmente, ouve-se alguns pontos de preocupação com relação à medida. O primeiro deles é uma afirmação às vezes assim: "Não, mas esse é um setor estratégico." E a primeira questão é: qual é a consequência disso? E eu me pergunto: outros setores em que não há nenhum limite de capital estrangeiro - posso citar os setores de telecomunicações, bancos, aeroportos, portos -, esses setores não são estratégicos? Não entendo que o fato de um setor ser estratégico torna necessária alguma restrição a investimentos estrangeiros nesse segmento.

Argumentos com relação à geração de empregos: entendo que esses argumentos são favoráveis à liberação de capital estrangeiro. Na medida em que a gente está preservando a regra de exclusividade de contratação de tripulação brasileira, mais investimentos só vão aumentar a geração de empregos, a geração de renda, a oferta de serviços.

Com relação à concorrência, mais uma vez: concorrência é sempre algo muito positivo, já que se dá em igualdade de condições, como mencionei antes. Todo o nível de custo existente para as empresas aéreas brasileiras é válido, independente de quem investiu na sua empresa.

Então, uma coisa curiosa, como mencionei: em outros setores da economia, como os que citei e vários outros, os investimentos estrangeiros no Brasil são permitidos, e mais do que isso: eles são muito bem-vindos e, além disso, o Brasil promove *road shows* mundo afora e eventos de promoção comercial, tentando atrair mais investimentos para o Brasil. Mas o setor de transporte aéreo proíbe esses investimentos, como se o País não precisasse de investimentos nesse setor - e é um setor que, pelo contrário, precisa bastante de investimentos, é um setor intensivo em capital.

Mais investimentos, em qualquer setor, vão significar mais oferta, mais concorrência, melhores preços, maior variedade de opções aos passageiros, etc. Então, eu entendo que é um contrassenso a gente querer tudo isso e, ao mesmo tempo, limitar os investimentos que podem viabilizar isso. A permanência de limitações a investimentos no setor só é positiva para quem não deseja mais concorrência - concorrência essa, diga-se de passagem, em bases iguais.

Outra alegação, que é a de que empresários estrangeiros teriam interesse apenas nas rotas mais densas, é no mínimo ingênua. Entendo que empresários, independentemente de onde nasceram, buscam retorno do seu investimento e estabelecem voos onde acreditam que possam obter esse retorno. Não é pelo fato de um empresário ter nascido no Brasil que ele vai estabelecer voos regionais sem acreditar que aquele mercado ou tem um incentivo do Governo ou, por si só, pode trazer retorno ao seu investimento. E eu gosto sempre de dar o exemplo da Azul, que eu acho que é a empresa que melhor exemplifica os benefícios que essa medida traria.

O principal acionista da Azul, David Neeleman, é cidadão americano, mora nos Estados Unidos. Em minha visão, para nossa sorte, ele nasceu no Brasil. O pai dele trabalhava no Brasil quando ele nasceu. Eu digo para nossa sorte porque, se não fosse essa feliz coincidência, a nossa legislação antiga, arcaica, teria proibido a instalação de mais uma empresa aérea no Brasil. Então, hoje, nós teríamos menos concorrência, menos cidades atendidas, menos empregos gerados, menos inovações no setor, menos geração de impostos, um cenário que não é benéfico para ninguém.

É curiosa, ainda, a constatação, mais uma vez dando o exemplo da Azul, dirigida por um cidadão americano, que mora nos Estados Unidos...

(Soa a campainha.)

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - ... é a empresa que mais voa no mercado regional, é a empresa brasileira que mais compra aeronaves da Embraer, de fabricação nacional, e não é porque haja qualquer bondade por parte da empresa, mas porque ela acredita no mercado brasileiro, independente de onde nasceu, de onde mora o seu acionista.

Então, a meu ver, quem mais acreditar no nosso mercado, quem mais tiver interesse em investir na nossa aviação, seja a aviação troncal, a aviação regional, deve ser muito bem-vindo, independente do nascimento. Acho que os passageiros e a economia, em geral, do Brasil agradecem. É um setor em que a gente tem vivido, dado o momento econômico, uma retração de oferta que afeta muito as pessoas. Acho que o Parlamento sente muito cada vez que uma cidade deixa de ser atendida, o impacto disso para aquela localidade. Então, inibir investimentos nesse setor não é positivo para ninguém.

A posição que eu trago aqui do Governo Federal é de que ele é favorável à extinção de qualquer limite de investimentos estrangeiros no Brasil, com a ressalva que sempre gosto de fazer: mantidas as condições de concorrência isonômica, a geração de empregos para brasileiros e o controle regulatório da Anac. Essa é a posição.

Queria agradecer a oportunidade e já me colocar, de antemão, à disposição para os debates e para as perguntas que possam surgir. Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Concedo a palavra ao Sr. José Adriano Castanho. Não, desculpem-me.

Com a palavra o Dr. Ricardo, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), por até dez minutos.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Muito bom dia a todos. Muito obrigado, Senador Vicentinho, pelo convite para, mais uma vez, estar aqui debatendo um assunto tão importante para a aviação nacional.

Esse assunto surgiu no âmbito desta Comissão por conta da proposta que foi feita no projeto de lei encaminhado, do qual tive oportunidade de fazer parte, na Comissão de Especialistas para a Reforma do CBA. Parece-me uma excelente oportunidade de esclarecermos dúvidas e tirarmos alguns dogmas. O Rogério bem colocou que há muita desinformação sobre a questão. E os impactos disso, na nossa avaliação - e vou poder acrescentar alguns pontos à fala do Rogério -, são favoráveis.

Eu gostaria de tentar traçar um breve panorama histórico de onde vem essa limitação, quais são as razões disso e porque isso persiste até hoje.

A celebração da Convenção de Chicago, em 1944, foi o nascimento, no cenário pós-guerra, o florescimento da aviação internacional. Os países se reuniram e celebraram a até hoje vigente Convenção de Chicago, de 1944, e ali se estabeleceram, portanto, as liberdades do ar, as regras para que uma aeronave saísse de um dado país e fosse para outro país. Desde então, essas regras e as liberdades do ar têm sido aplicadas - portanto, há mais de 70 anos.

E aí se exige - a despeito de a aviação ser um setor extremamente internacionalizado e ter sido o que permitiu a ligação entre os povos, o desenvolvimento e o surgimento mesmo do fenômeno da globalização -, que um avião não possa sair - desde então e ainda há regras limitativas nesse sentido - de um país para outro sem que haja uma expressa e explícita autorização de rota a rota, qual a localidade de que essa aeronave tem que sair, e qual a aeronave, por vezes, que tem que ser utilizada, a depender dos termos desses acordos bilaterais que são celebrados entre os países.

Então, há estimativas de que esses acordos e emendas aos acordos, e protocolos e memorandos de entendimento cheguem a mais de 10 mil instrumentos, celebrados entre os países para que o transporte aéreo aconteça de um país para outro.

Por que isso ainda existe, esse sistema da Convenção de Chicago, e junto com ele um primado da questão da limitação do capital estrangeiro? Lá atrás, a gente pode entender, justamente nesse cenário de pós-guerra e do florescimento da aviação internacional entre os países, em que era do interesse de cada país ter a sua empresa de bandeira, representando o país lá fora. Havia forte participação dos Estados nas empresas aéreas, por questões de estratégia militar, mobilização de tropas. Então, se houvesse uma guerra, as aeronaves de um dado país utilizadas na aviação civil, que vinham inclusive no pós-guerra, haviam sido utilizadas em tempos de guerra e passaram a transportar passageiros nos primórdios da aviação civil, elas seriam utilizadas para mobilização de tropas daquele país. Então, o país deveria se certificar de que aquela empresa aérea fosse controlada por seus nacionais, para que, numa situação como essa, se pudesse utilizar.

A questão das empresas de bandeira, como eu mencionei: o interesse de que os países tivessem as suas empresas e os seus empresários, enfim, representados no mercado internacional.

A aviação que nós temos hoje, 70 anos passados, é muito diferente disso. As aeronaves pertencem, em sua larga maioria, a grandes grupos "lessors" de multinacionais. Então, elas são aeronaves que vêm de fora e são trazidas pelas empresas nacionais para que sejam utilizadas e devolvidas para esses "lessors" quando não haja demanda. E é o que está acontecendo exatamente nesse momento de crise.

Então, apesar de, nesses 70 anos, os acordos de serviços aéreos entre os países terem evoluído para modelos de *open skies*, esses vestígios do sistema de Chicago ainda impedem o crescimento da aviação, e o controle de capital estrangeiro ainda é um grande mito que mais e mais vem sendo discutido. Essa discussão não acontece aqui no Brasil, mas em outros países. Na União Europeia já existe uma diretiva de que o assunto seja estudado, portanto, é a mesma discussão que nós estamos tendo aqui sobre a flexibilização para capital estrangeiro. E os Estados Unidos já vêm tentando implementar essa flexibilização há mais de uma década. Desde 2005, já há notícia de que se tenta discutir o assunto por lá, mas ainda não foi adiante. Mas me parece uma questão irrefreável. A questão é quando vai acontecer e se o Brasil vai dar esse passo nesse momento.

O capital, investimentos, a gente fala de capital estrangeiro, como o Rogério bem colocou: há um ônus regulatório que a própria Anac tem no controle dos estrangeiros que estão por trás de cada uma das empresas aéreas. A agência hoje é obrigada por lei a fazer uma investigação em toda a cadeia societária de uma prestadora de serviço, de uma empresa aérea, de quais são as pessoas físicas que estão por trás das pessoas jurídicas que são sócias e sócias dos sócios das pessoas jurídicas. Isso, por vezes, dependendo da estruturação societária, pode levar meses nessa análise para essa aprovação.

Os fundos de investimento hoje não têm, por vezes, nacionalidade, são fundos multinacionais. No capital global não é possível, por vezes, se descobrir quem são os nacionais que estão por trás. E os problemas que nós temos hoje poderiam ser bem endereçados com uma eventual mudança da legislação, permitindo maiores investimentos estrangeiros no setor.

O Brasil tem pouca poupança doméstica hoje, o que encarece os investimentos, então, o capital estrangeiro, nós julgamos que seria uma forma mais efetiva de aumentar a concorrência no setor. É um setor que vem com prejuízos bilionários desde 2011, as empresas estão tendo dificuldades na alavancagem de investimentos, de recursos, e o capital estrangeiro viria em socorro ao setor, inclusive, neste momento. À medida que o capital estrangeiro aumenta, mercados menos atrativos passam a ser mais interessantes, como o próprio Secretário também já mencionou, portanto, mais investimentos estrangeiros aumentariam a probabilidade de rotas regionais serem atendidas, na nossa avaliação.

Eu gostaria também de frisar aqui o que já foi dito pelo Rogério, mas que me parece um marco fundamental, dado que toda a nossa legislação e regulação estão completamente alinhadas com os preceitos da Organização de Aviação Civil Internacional. Na 30ª Assembleia da Oaci, essa organização internacional, reporta às conclusões da 6ª Conferência Decenal Mundial de Aviação, e eu gostaria de citar exatamente o que foi colocado no texto dessas conclusões sobre liberalização de acesso a mercados e sobre propriedade e controle de empresas aéreas:

Estados devem dar continuidade à liberalização da propriedade e controle, de acordo com suas necessidades, através de várias medidas existentes, como suspensão de restrições em acordos bilaterais ou outras recomendadas pela Oaci.

E, como menciona a OCDE, a aviação é um fator indutor de globalização.

Eu gostaria de mencionar um estudo que se fez na agência sobre a questão da possível eliminação da barreira ao capital estrangeiro, e, para sumarizar aqui a minha fala, tecer alguns pontos. A eliminação da barreira ao capital estrangeiro no setor tem o potencial de gerar os seguintes resultados:

- Criação de novas empresas com sede e administração no Brasil, submetidas às leis nacionais e à regulamentação da Anac, em iguais condições de prestação de serviço às das demais empresas brasileiras já atuantes.
- Geração de emprego e renda e recolhimento de impostos no País.
- Novas alternativas de fontes de captação de recursos e de investimentos para as empresas aéreas existentes, possivelmente menos onerosas.
- Maior proteção contra crises cíclicas.
- Maior concorrência que induza à inovação, à melhoria da eficiência, à redução de tarifas e à inclusão social.
- Ampliação da oferta de voos e estímulo ao turismo.
- Propiciar que investidores interessados possam constituir empresas aéreas com foco na demanda de transporte aéreo em localidades com menor densidade de demanda...

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - ... utilizando-se de aeronaves com menor capacidade, mais propícias e economicamente viáveis para esse mercado. As empresas já atuantes operam com frota homogênea e com capacidade para rotas de maior densidade de demanda.

E, por fim, novos modelos de gestão e de negócios.

Com isso, eu encerro a minha fala, Senador, e agradeço mais uma vez pela oportunidade da discussão.

Muito obrigado.

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

Concedo a palavra ao Comandante Castanho, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Bom dia a todos. Bom dia, Senador Vicentinho, Presidente desta Comissão e também incentivador de toda esta discussão. Eu creio que não seria possível estarmos aqui discutindo este assunto se não houvesse o pioneirismo na visão do que precisa mudar, do que precisa ser feito em relação à aviação.

É importante esta discussão e é importante apontar alguns problemas e também soluções. Eu não venho aqui simplesmente representando o sindicato; eu venho aqui representando uma ferramenta da sociedade organizada no sentido de apontar, contribuir para alguns aspectos que verificamos na questão da abertura do capital estrangeiro, como fizemos ao participar de toda a discussão o tempo todo - já participamos aqui com o Rogério, com o Catanant e com muitos aqui da Comissão de Especialistas com relação a todos esses assuntos.

Este assunto para nós sempre foi sensível e até polêmico, porque sempre vimos que havia uma vulnerabilidade da mão de obra embarcada no caso de abertura de capital, assim como em toda a discussão de abertura dos céus. Hoje não é o caso aqui, mas a abertura do capital faz parte de um processo de abertura dos céus. Ela por si só não contempla esse tema, mas está dentro do contexto.

Como sociedade organizada, nós temos obrigação de apontar onde existem as fragilidades e apontar também uma ressalva mitigatória para esses problemas. É neste intuito que vimos aqui hoje, assim como participamos de toda a discussão durante todo o tempo: contribuir para que alguns aspectos sejam considerados nesta discussão além de, por óbvio, prerrogativa de todo sindicato, defender a categoria e defender a mão de obra embarcada, que entendemos que é, nesta discussão toda, o elo mais frágil e mais vulnerável.

Eu gostaria de começar a apresentação. Por favor.

Primeiro, é simples quando se discute simplesmente a abertura do capital. Quando falamos simplesmente em abertura de capital, é um item em que entendemos ser um dever do Estado regular e um dever de Estado verificar onde existem as fragilidades, as vulnerabilidades e mitigá-las. Porém, o setor da aviação não é tão simples assim. Ele é muito complexo. A aviação é um sistema complexo, em que interagem vários fatores ao mesmo tempo. Isso significa dizer que não é possível desconsiderar os reflexos de qualquer intervenção em fatores correlatos. Por que eu falo isso?

Pode passar o próximo eslaide, que é mais fácil de explicar.

Vamos partir da questão de céus abertos. Todos estes fatores que estão listados à esquerda ali, de certa forma, fazem parte de uma abertura total e irrestrita de nossos céus, digamos assim, que é uma globalização da aviação mundial, que aconteceu na Europa e que vem acontecendo mundo afora.

Entendemos que não há como fugir dessa discussão. Portanto, temos que construir dentro dessa discussão ressalvas, de novo, ressalvas mitigatórias para problemas e reflexos que possam acontecer não só para a tripulação, que é mão de obra embarcada, mas para todos os setores.

Liberdades do ar: é uma discussão tratada geralmente via acordos bilaterais, é um problema que pode ter correlação com a abertura do capital, seja agora, seja no futuro, como vou mostrar mais à frente.

Acordos bilaterais: não tratam só das liberdades, mas de outros aspectos, que podem tratar tanto da questão macro como entre países.

Intercâmbio de aeronaves: uma ferramenta inteligente, interessante, que pode ser utilizada, mas, num contexto geral, pode ter, sim, uma correlação inclusive negativa com os outros aspectos.

Liberdade de licenças: faz parte de céus abertos, acontece na Europa, aconteceu e está acontecendo. Temos problemas lá, não é só sucesso o *case* da Europa. Nós temos que pegar aquilo que deu errado e corrigir para implantarmos aqui, e não simplesmente não analisar todos esses fatores pelo fato de estarmos discutindo simplesmente a abertura do capital. Tem, sim, interação e correlação cada item desses com a abertura do capital, assim como os outros.

Liberdade de matrículas; fusão de grandes marcas: têm também reflexo nessa questão de céus abertos. De novo: estamos aqui para discutir abertura do capital, mas não podemos desconsiderar os reflexos correlatos em todos esses itens. Embora isso não esteja acontecendo aqui agora, há uma discussão, há uma tendência mundial para isso, e temos de considerar o fato da discussão da abertura do capital para todos os outros fatores, porque mais cedo ou mais tarde estaremos aqui discutindo essa questão.

Pode passar, por favor.

Rapidinho, só para quem não conhece muito aviação ter uma noção. Aviação é um sistema complexo mesmo. Está aqui o Rogério, que conhece muito disso, e o Catanant, que podem dizer e explicar por que estou citando essa questão. A primeira à quarta liberdade foram praticamente usadas até hoje na relação básica da aviação, digamos assim. Então, eu separo as nove liberdades em três grupos. O primeiro grupo, até a quarta liberdade, que é o que acontece hoje, uma aeronave poder ir e voltar para outro país, pousar, abastecer, enfim, tudo isso faz parte até da quarta liberdade. Temos no Brasil já acordos bilaterais de quinta e sexta liberdade com vários países, acordos esses que foram assinados na década de 70, 80 e 90 e são assinados até hoje. Qual o problema disso? Nenhum. O problema é que o reflexo disso com outros fatores pode, sim, ter de ter alguma ação mitigatória, pode precisar, pode necessitar. A sétima, oitava e nona liberdade são de um grupo que estaríamos trabalhando no âmbito da cabotagem. Também creio que não seja esse o assunto nem entendo que isso esteja em discussão, por um bom tempo.

Pode passar, por favor.

A quinta liberdade hoje. Por exemplo, em 1987, se não me engano, se não me falha a memória, foi assinado um acordo bilateral de quinta liberdade - vou citar um exemplo que temos aqui no nosso País - com o Chile. O que aconteceu com essa quinta liberdade? À época, não se poderia imaginar que nós teríamos empresa comprada, explorada ou fusionada com uma empresa chilena, uma empresa mãe.

Em 1987, imaginávamos que a Varig faria essa compra - todos conhecem -, porque a aviação brasileira vivia outro momento, mas não se imaginava que na verdade ia se inverter esse fator. Houve um acordo bilateral em que se entendia que havia uma reciprocidade de ações e de vantagens, porém hoje vivemos uma situação diferente. A nossa aviação já não existe mais. Estamos vivendo uma situação de abertura de capital, investimentos grandes de empresas estrangeiras em empresas que anteriormente eram nacionais.

A questão nesse ponto é que já houve voos transferidos de empresas que eram até então brasileiras para empresas estrangeiras. Não há problema nessa transferência, no sentido do negócio. Em termos de transporte de passageiros, vai haver mais oferta, porém, há um reflexo negativo para a mão de obra embarcada.

(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Antigamente havia um voo do Chile para Guarulhos e a TAM fazia um para a Europa. Hoje, com a quinta liberdade, eles podem explorar esse voo até Guarulhos e seguir fazendo esse voo, que era da TAM, como a quinta liberdade, seguindo uma aeronave chilena, embora hoje seja tudo a mesma coisa.

Pode passar, por favor.

É um reflexo que vem do passado, quando não se avaliava o risco que existia. E eu não venho aqui para dizer que é boa ou não a abertura. Estou dizendo que devemos avaliar, sim, todos os riscos.

Esses são os acordos de quinta liberdade que nós temos com alguns países.

Pode passar, por favor.

É o que nós temos basicamente no mundo hoje: Estados Unidos liberam até 25% do seu capital para investimento estrangeiro; Europa, 49%, sendo até 100% entre o bloco europeu, a União Europeia, mas isso é entre eles; a China. Há um caso específico da Austrália e da Nova Zelândia, que também, entre elas, têm 100% de reciprocidade. Na América Latina, nós temos o Chile com 100% hoje, que tem a mesma relação, e nenhum outro país do tamanho do nosso com essa relação de 100%.

Estamos aqui construindo um *case*. Pode ser que seja um *case* de sucesso, sim, pode ser. Mas não temos a certeza, porque não existe um país do tamanho do Brasil no mundo com essa abertura. Se for um *case* de sucesso, a Austrália é só com a Nova Zelândia, porque eles têm a reciprocidade entre si.

Enfim, nós temos que avaliar essa questão.

A relação que nós temos hoje dos países que têm abertura, e qual a abertura em relação ao capital estrangeiro. Podem ver que o Canadá, os grandes mercados, os grandes países que têm um volumoso mercado de aviação estão aí. E o que eu disse de novo: não sou contra ou a favor da abertura. O que eu defendo é que algumas ressalvas mitigatórias têm que ser estudadas e implementadas.

Pode passar, por favor.

Então, independente da abertura, se não houver redução de carga tributária, redução de tarifa, redução de encargos trabalhistas, redução do teto de ICMS de querosene na aviação - e já existe inclusive um projeto de lei tramitando no Senado, que é importante -, sem isso ser implantado...

Nós não queremos empresas fracas. Queremos empresas boas, empresas fortes, porque não teremos empregos bons em empresas ruins. Então, talvez a abertura não resolva todo o problema, porque empresas vão vir para cá para competir no mesmo pé de igualdade com as empresas que temos aqui hoje e vão ter o mesmo problema de carga tributária.

Pode passar, por favor.

Hoje nós temos o seguinte: em relação aos Estados Unidos, temos uma carga tributária em torno de 35%, e os Estados Unidos, 19%. Se o americano vier para cá e comprar uma empresa brasileira vai concorrer com 35%. Será que é a solução? Então, não só a abertura do capital, eu creio que existam outros fatores que precisam ser implementados. E aí fazemos coro com as empresas que precisam, sim, desse incentivo.

Temos 60% dos custos em dólar. O mercado do câmbio, hoje, altera totalmente a programação das empresas, é quase impossível fazer uma gestão eficiente. Mais de 40% dos custos são em combustível. Então, às vezes parece que temos sempre que brigar com as empresas em algum ponto, temos sim que fazer coro, e não é possível, com esses fatores, você competir, ou o contrário, não é possível a empresa vir de fora e competir de forma diferente. Ela vai estar no mesmo cenário, no mesmo ambiente.

Pode passar, por favor.

Nós temos hoje a United com participação na Azul, temos a Delta com participação na Gol, temos a Avianca pertencendo à Avianca Colômbia, a LAN com a TAM, então, se isso não for o suficiente, se o capital não resolver, talvez a gente precise repensar nosso modelo de aviação, que possui a maior carga tributária do mundo.

Pode passar, por favor.

Temos um potencial de exploração fantástico, em nosso País: nós temos menos de uma viagem *per capita*, enquanto os Estados Unidos têm mais de duas. Então, temos aí um potencial absurdo para ser explorado. Quem vai explorar esse potencial? Não importa, mas temos que tomar certos cuidados. E aí entram de novo ressalvas mitigatórias.

Pode passar, por favor.

A regulação do capital externo. Em primeiro lugar, a obrigação do Estado é regular o assunto, avaliar e mitigar os riscos dos *players* envolvidos. A obrigação da sociedade organizada é apontar esses riscos e contribuir com informações.

Pode passar, por favor.

Que é o nosso caso e o que estamos tentando fazer aqui hoje.

Explicando porque há vulnerabilidade com relação à mão de obra embarcada, no caso, os aeronautas. É porque, com todos esses fatores tendo algum tipo de correlação e reflexo, no futuro podemos ter, sim, reflexos negativos, inclusive com a diminuição da nossa mão de obra brasileira.

Podemos ter dinheiro de fora? Podemos, mas a mão de obra tem que ser essencialmente brasileira para o direito de tráfego brasileiro principalmente.

Pode passar, por favor.

E, nessa linha, nós tivemos, durante a discussão da MP 714, lá na Câmara dos Deputados, na qual construímos, com a Casa Civil, com a SAC, com a própria Anac, um acordo no qual chegamos à conclusão de que havia como colocar uma mitigação, uma ressalva trabalhista no CBA, através da MP naquela época, que na verdade foi vetada, e a defesa aqui permanece agora, durante a discussão do CBA, salvaguardando os empregos brasileiros para o direito de tráfego brasileiro. Não está ofendendo nenhum acordo internacional, não está ofendendo nenhuma liberdade do ar, simplesmente está resguardando o direito para que os brasileiros façam os voos de direito de tráfego brasileiro.

Pode passar, por favor.

A mitigação que a gente propõe é uma ressalva trabalhista neste sentido, no art. 215 do anteprojeto, parágrafo único, que fala o seguinte:

Art. 215.

Parágrafo único. A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais ou estrangeiras, quando operadas por empresa brasileira no formato intercâmbio de aeronaves, é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.

O porquê? Porque a gente entende que há um risco no futuro, em um reflexo, nas questões de liberdades, abertura de capital, intercâmbio de aeronaves, liberdades de licença e liberdades de matrículas.

Pode passar, por favor, para encerrar.

E o art. 244, III, que, para nós, é o principal, é uma ressalva também mitigatória:

Art. 244.

III - Voos internacionais, operados por empresa aeroviária que se valha do direito de tráfego assinado pelo Estado brasileiro, deverá ser operado por tripulação brasileira, com contrato de trabalho no Brasil, ressalvadas as condições previstas na Lei nº 7.183/84.

Ou seja, nós temos aqui acordos bilaterais sendo construídos com a União Europeia, de quinta liberdade, e esses acordos são interessantes, sim, para a gente talvez compensar a quinta liberdade que nós perdemos dos outros países, porque é quinta liberdade de direito nosso, do Brasil. E esses voos têm que ser feitos com tripulação brasileira, porque vai ser, talvez, o grande filão do mercado brasileiro daqui para a frente, e a gente tem que ganhar em algum ponto. Certo?

Pode passar, por favor.

Era isso. Eu agradeço a atenção de todos. Estamos aqui, mais uma vez, para contribuir em discussões que já fizemos. Estamos fazendo, paralelo a isso, com a SAC, com a Anac, com a própria Casa Civil, no sentido de contribuir e melhorar a aviação brasileira. Sim, se essa medida trouxer empregos, somos favoráveis, mas temos que ter, sim, ressalvas mitigatórias. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - A Presidência informa que há diversos comentários de populares a respeito do tema abordado hoje nesta Comissão.

Pelo menos 13 perguntas e comentários sobre a abertura do mercado da aviação ao capital estrangeiro foram encaminhados desde o início desta audiência até o presente momento, por meio do portal do Senado Federal.

E aqui reforço que é importantíssima a participação de cidadãos nas discussões temáticas tratadas aqui, nesta Comissão, posto que são assuntos de extrema relevância nacional. Eu vou ler algumas perguntas enquanto nesta primeira rodada. Se puderem responder essas perguntas, a cada um, cinco minutos.

A primeira é do Sr. André Dutra da Rosa: "Como vincular o cronograma de execução dos investimentos ao crescimento da demanda em um ambiente de crise com redução da demanda? Neste caso, o que justifica as concessões?"

Outra do André Dutra da Rosa: "Uma das justificativas para a concessão de aeroportos é a incapacidade do Governo de fazer os investimentos necessários. A demanda que justificou o atual programa de concessões era artificial e acabou. Portanto, a concessão ainda tem algum propósito neste ambiente de crise?"

São várias perguntas que nós vamos depois passar, já está acima do número que eu já disse, mas eu selecionei algumas aqui.

O Sr. Roderson José: "Com eventual aumento de 100% do capital estrangeiro, como isso impactará positivamente para as três principais empresas brasileiras - Gol TAM e Azul?" Mas aqui eu incluo, a Presidência incluiu a Avianca, que está presente. "Espero que isso aconteça, pois poderá democratizar e acirrar a concorrência no setor, assim como aconteceu nas telecomunicações."

Temos aqui de Anna Flávia Schmitt: "Espero que os aeroportos de Santa Catarina melhorem. Ninguém merece um aeroporto como o de Joinville e o de Navegantes..."

E também de Alexandre Rodrigues: "Na participação de capital estrangeiro nas companhias aéreas do Brasil, o mais importante é garantir que os aeroviários e aeronautas não sejam substituídos por estrangeiros com salários menores e comprometendo a segurança das operações."

Portanto, todos esses questionamentos encaminharemos naturalmente ao Relator, Senador José Maranhão, e a todos que estão participando desta audiência pública.

Com a palavra o Ricardo, representante da Anac, por cinco minutos.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Muito obrigado, Senador.

Eu vou tentar abordar alguns pontos trazidos pelo Sr. André sobre a questão de aumento de demanda num período de crise. Efetivamente, em minha opinião, qual seria o ganho de uma rediscussão dos limites de participação do capital estrangeiro nas empresas aéreas neste momento de crise?

Como eu disse na minha apresentação, as empresas, hoje, os investidores não quererão investir em um setor que está enfrentando dificuldades eventuais - os investidores nacionais, por conta das limitações existentes. Mas eventualmente, se a suspensão dessas barreiras puder trazer mais investimentos para o setor, não só para a ampliação de serviços, mas como para a manutenção dos serviços atualmente estabelecidos no País, manutenção dos empregos também das categorias envolvidas no setor, isso, por si só, já seria um grande benefício. Mas, com relação à questão das concessões, eu imagino que o Secretário Rogério tenha melhores condições do que eu de fazer considerações sobre esse ponto.

Na ponderação do Sr. Alexandre Rodrigues de que o importante é garantir que aeronautas não sejam substituídos por estrangeiros, nós compartilhamos a mesma preocupação e acredito que a representação aqui do SNA, o Comandante Castanho traz exatamente essa dimensão e essa preocupação. Então, acredito que as categorias estejam bem representadas, mas eu reflito se, eventualmente...

Essa é uma discussão que todos os aeronautas no mundo levantam, esse mesmo óbice com relação ao fim da restrição de capital estrangeiro. Os norte-americanos também têm o mesmo embate, os sindicatos, os *unions*, os europeus e os sindicatos do mundo inteiro. Ora, se em certa medida essa for uma preocupação de todos, se acabarem as barreiras, eventualmente, todos terão garantidos os seus empregos. É claro, não havendo assimetrias; e várias questões que o Comandante Castanho teve a oportunidade de trazer na sua apresentação trazem essa preocupação: que não haja uso de *flag of convenience*, enfim, a escolha de uma regulação mais branda, que implique menores custos. É claro que tudo isso tem que ser bem mensurado para que não aconteçam desvios, mas acredito eu que talvez nós tenhamos condições de monitorar esses possíveis efeitos perversos caso essas restrições sejam levantadas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Temos mais duas perguntas aqui.

Uma é do Altenil Gonçalves: "Outros países têm este tipo de serviços", eu imagino que sejam os 100%, "e qual a qualidade de prestação do mesmo, tanto para o cliente como para o funcionário que trabalha na referida empresa?"

E também do Victor Henrique Barbosa: "Quais os possíveis impactos negativos que essa medida poderá trazer?" É uma pergunta interessante também.

Portanto, com a palavra o Rogério Coimbra, representante da SAC.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - Bom, antes de responder especificamente às perguntas, queria fazer uns breves comentários com relação à fala do Comandante Castanho. Primeiro, acho importante mencionar, reforçando o que ele falou: o Sindicato tem participado dessas discussões com a gente, não só das discussões de capital estrangeiro. Ele mencionou a negociação de acordos de serviços aéreos com a União Europeia, eles estiveram lá participando da delegação. A gente tem tentado construir.

E aproveito o espaço até para parabenizar a forma com a qual o Sindicato conduz as discussões, buscando, sem radicalismos, mas naturalmente tentando proteger os seus interesses, fazer uma discussão sadia, uma discussão positiva. E acho que a gente tem alcançado muito com relação a isso.

E muito importante: ele mencionou aqui vários aspectos correlatos à discussão sobre céus abertos. Eu sempre costumo dizer, eu não gosto geralmente de usar essa expressão, dizendo "nós vamos fazer um acordo de céus abertos", porque isso não é uma terminologia adequada, porque não existe um conceito do que é um acordo de céus abertos. Um acordo de céus abertos pode significar um daqueles itens, todos aqueles itens, e a gente tem obviamente que ter preocupação com cada um dos possíveis impactos que cada item daqueles pode trazer.

Por outro lado, eu entendo, obviamente, que, pelo fato de haver uma preocupação específica de um possível efeito colateral, a gente não pode jogar fora toda uma medida que traz inúmeros benefícios para a sociedade inteira. A melhor forma de tratar isso é tratar um remédio específico para aquela preocupação endereçada, e foi o que a gente fez, em discussão na época da Medida Provisória nº 714, junto com o Sindicato, em que nós fechamos acordo num texto que seria essa ressalva trabalhista, para garantir que a preocupação levantada pelo Sindicato não viesse a se materializar. Então, queria ressaltar um alinhamento nosso nesse sentido.

Um outro ponto também mencionado, mas que eu gostaria de enfatizar: ele mencionou o projeto de resolução do Senado que está em tramitação, já foi aprovado na Comissão e está agora para apreciação do Plenário, é a última notícia que eu tive, de um novo teto de alíquota para o ICMS do querosene de aviação, uma redução. Estive aqui na oportunidade, em outra audiência pública, falando sobre o tema e queria ressaltar mais uma vez a posição favorável do Governo no sentido de haver essa redução. Como já foi mencionado, a gente tem uma carga de 40% do custo da empresa aérea atrelado ao combustível. Grande parte disso é o ICMS, que tem a alíquota teto de 25%. Isso traz um custo mais alto, isso traz uma distorção, porque duas aeronaves abastecendo, uma do lado da outra, mas uma vai para Buenos Aires, a outra vai para o Nordeste, a que vai para Buenos Aires paga zero de imposto, e a que vai para o Nordeste paga 25%. Então, a gente, na prática, está incentivando o turista a ir para fora do Brasil e desincentivando viagem dentro do País. Então, eu gostaria de chamar a atenção para esse item da pauta também.

E aí, mencionando especificamente algumas perguntas que foram lidas aqui pelo Senador Vicentinho, Presidente da Comissão, e já me colocando à disposição para depois a gente poder responder uma a uma a todas as outras.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - Então, em primeiro lugar, quanto a uma pergunta que foi feita com relação ao tema das concessões aeroportuárias, acredito que em função de a pauta estar listada misturando os dois assuntos, como se trata a questão de concessões em um cenário de redução de demandas? Em primeiro lugar, a gente tem muita confiança de que a redução de demanda é uma coisa temporária, em um momento de crise econômica pela qual o Brasil vem passando, e que, rapidamente, a gente vai se recuperar. Então, em concessões de 30 anos, que geralmente é o cenário com que a gente trabalha, a gente trabalha com uma projeção de crescimento, a gente acredita bastante nesse potencial. Mas, obviamente, a gente não pode descuidar do momento pelo qual a gente passa. É por isso que é importante que as nossas concessões sejam orientadas...

(Soa a campanha.)

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - ... e de fato elas são, com gatilhos de demanda para os investimentos.

Então, a nossa concessão não trabalha com um cronograma de obras do tipo "em 2020 tem de haver um novo terminal, com tal tamanho, com tal capacidade". Ele diz: "à medida que a demanda atinja um certo número de passageiros, dispara a necessidade desse investimento". Se essa demanda crescer mais rápido do que o previsto, o investimento vai ser obrigatório

antes. Se a demanda demorar mais do que o previsto, esse investimento pode ser postergado. O importante é a gente estar sempre com uma capacidade de infraestrutura que atenda aos interesses das companhias aéreas, dos passageiros, com o nível de qualidade que a gente espera para os nossos aeroportos.

Com relação ao impacto nas empresas aéreas, a pergunta seguinte, que é a questão de ressalvas trabalhistas, já me posicionei aqui no sentido de compartilhar a preocupação do sindicato e que a gente, justamente para evitar justamente aquele cenário hipotético narrado, de uma eventual substituição de tripulação brasileira por tripulação estrangeira, é que o Código Brasileiro já tem proibições hoje com relação a isso. Nesse cenário, as mitigações para um possível cenário futuro, já estão de certa forma com o texto conversado, acordado, com o Sindicato e a posição do Governo é nesse sentido.

Com relação ao impacto para as empresas, há duas naturezas. Uma coisa é analisar o impacto para as empresas existentes. A gente entende que as empresas existentes têm mais margem para se capitalizar, não só com investimento estrangeiro, como mencionei, inclusive por meio de um lançamento de ações ordinárias na Bovespa, o que pode capitalizar as empresas. Acho que todos os representantes das empresas podem falar aqui como é hoje a dificuldade de acesso a crédito por parte das empresas. Ainda mais num cenário onde a dificuldade de captação de capital de terceiros está muito alta, a possibilidade de você aumentar a captação de capital próprio é extremamente fundamental, e isso é permitido.

Outro impacto possível, que não é nas empresas existentes, é o impacto do potencial de criação de novas empresas, que não necessariamente é algo que vai acontecer no dia seguinte em que uma medida como essa é aprovada, mas, no médio prazo, tenho confiança de que novos nichos de mercado vão ser enxergados por empresários, independente de onde eles nasceram, e a gente tem a possibilidade de mais empresas estarem povoando esse mercado, gerando mais concorrência, mais inovação, mais capacidade.

Com relação a como funciona para os empregados de empresas aéreas em países onde não há esse tipo de restrição, na verdade, funciona conforme a lei trabalhista de cada país. Então, em países que têm menos garantias trabalhistas, não vou aqui citar exemplos, porque acho que é notório, uma empresa de qualquer país que se instale lá estará nesse cenário, as garantias trabalhistas naquele país não vão estar no nível das nossas garantias trabalhistas, ao passo que, se uma empresa, independente da nacionalidade do capital, se instalar no Brasil, todos os direitos trabalhistas válidos para as empresas existentes vão continuar valendo. Essa é uma discussão que envolve muito mais Direito trabalhista do que a limitação de capital estrangeiro. Mais uma vez, concordando com o que o Comandante colocou, não podia ser diferente. Ele mencionou a carga tributária de 35% no Brasil contra, se não me engano, de 19%, nos Estados Unidos: não era possível trazer uma empresa para concorrer, as brasileiras com uma carga de 25%, e essa empresa tendo 19%.

Então, o primeiro ponto é: essa discussão vai se dar em bases iguais. Um ponto seguinte - e o projeto de resolução que mencionei vai nessa linha - é trabalhar para reduzir isso e possibilitar que, com um custo mais baixo, as empresas possam oferecer tarifas mais baratas e, assim, mais passageiros tendo condições de voar e esse mercado se expandindo.

Não sei se deixei passar alguma pergunta. Se deixei, permaneço aqui à disposição para esclarecer qualquer uma que venha. Agradeço a oportunidade.

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

Com a palavra, o Comandante Castanho.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA - Bom, vou responder, na verdade, duas perguntas ao mesmo tempo, do Alex e do Altemiro.

No começo desta discussão, fomos radicalmente contra a abertura do capital porque entendíamos que havia alguns riscos sim e que precisávamos discutir a mitigação. No momento em que houve esta discussão e que avançamos em um bom termo para mitigar, ficaram expostos e claros os riscos para a mão de obra embarcada. Não é que venhamos aqui para dizer o não pelo não, queremos construir alguma coisa. No momento em que isso aconteceu, nós nos retiramos da discussão.

É dever do Estado regular esse assunto, não é dever do sindicato, por óbvio, mas, como sociedade organizada, contribuímos nesse sentido. Também não somos ingênuos de achar que está tudo garantido e que, com as ressalvas que estão implantadas aí, vamos resolver todos os problemas dos tripulantes daqui para a frente. Poderá haver, sim, alguns problemas no futuro nessas correlações, mas entendemos que temos hoje um canal aberto para discutir e para construir soluções e saídas - o objetivo é esse -, inclusive com as empresas.

Então, a ideia é: vamos brigar, vamos discutir no momento em que tivermos que discutir, mas temos que nos juntar e trabalhar no mesmo sentido, o de construir uma aviação mais forte, empresas mais fortes, porque não há emprego bom e empresa ruim, de novo.

Com relação ao contrato de trabalho, falamos em trazer tripulantes estrangeiros, mas não é só essa a preocupação do sindicato. A preocupação do sindicato é a migração do contrato de trabalho, o que hoje é muito mais perigoso para nós

do que o estrangeiro vir voar aqui. Temos leis hoje que são bem restritivas nesse sentido, até porque temos um excedente de mão de obra. Entendo que se fala em reserva de mercado quando não se tem o material, o insumo para suprir aquela demanda. Quando temos sobrando... Nós temos um excedente de mão de obra hoje no País, temos quase dois mil pilotos voando fora do País e que são requisitados todo dia cada vez mais.

Então, agora, temos que nos preocupar com a migração do contrato de trabalho, ou seja, uma empresa poder, como acontece na Europa hoje, pegar um brasileiro, fazer um contrato de trabalho em qualquer outro país, seja aqui, na América Latina, ou na Europa, e deixar esse tripulante trabalhando aqui. Há essa condição hoje? Não, mas essa correlação toda sobre a qual conversamos aqui antes pode trazer uma situação no futuro sim.

Então, esse é o medo, o receio, não é só a mão de obra estrangeira. A migração do contrato de trabalho é um problema que vemos hoje, mas havendo como trabalhar na construção, na mitigação e na solução desses problemas, permanecemos como sociedade organizada disposta a contribuir.

Obrigado.

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

Agradecemos a participação do Comandante Castanho pelo Sindicato dos Aeronautas, do Rogério pela SAC, e do Ricardo pela Anac.

Vamos agora para a segunda rodada, com as empresas. Eu convido os participantes para se assentarem ali para darmos continuidade.

Convido os participantes da segunda Mesa, que são: Sr^a Patrizia Xavier, Diretora de Relações Institucionais da Azul Linhas Aéreas; Alberto Fajerman, Assessor de Relações Institucionais da Gol; Tarcísio Geraldo, Vice-Presidente Comercial, de Marketing e Cargas da Avianca; e Guilherme Leite, Gerente Jurídico da Latam.

Com a palavra, a Sr^a Patrizia, representante da Azul Linhas Aéreas, por dez minutos.

Em seguida, passo a Presidência ao Vice-Presidente, o ilustre Senador Pedro Chaves, do Mato Grosso do Sul.

A SR^a PATRIZIA XAVIER - Bom dia a todos.

Obrigada, Presidente, pelo convite.

Bom dia, Senador, bom dia aos demais colegas da Mesa e aos que estiveram antes aqui, bom dia a todos.

Primeiramente, já que o Secretário Rogério Coimbra não citou pessoalmente, eu gostaria só de esclarecer e corrigir a informação de que o Sr. David é um cidadão brasileiro nato, tem RG brasileiro, possui passaporte brasileiro. Ele, de fato, possui uma residência nos Estados Unidos, assim como também possui uma residência no Brasil. Ele é filho de pais americanos, mas é um brasileiro nato. Se ele quisesse ser o Presidente da República, se candidatar, ele não sofreria qualquer restrição. Ele é um cidadão brasileiro. Não remete lucro ao exterior. Ele não possui nenhum negócio nos Estados Unidos, todos os negócios dele estão concentrados no Brasil. E não querendo acreditar nessa minha afirmação, que é pública e notória... Enfim, eu também esclareço que a Azul é uma empresa 100% brasileira. O Sr. David é um acionista minoritário da companhia, sendo que os principais são: grupo Bozano - inclusive, o mesmo proprietário da Embraer -; grupo Gávea; grupo Caprioli, um grupo de transporte rodoviário; grupo Águia Branca, também de transporte rodoviário. Enfim, 100% do capital acionário da companhia estão nas mãos de brasileiros.

E aqui eu gostaria de - já que está na moda a palavra fatiar - fatiar a discussão, porque do que estamos tratando aqui é do capital acionário das companhias aéreas, da permissão ou não de ele ser 100% estrangeiro. Hoje existe uma lei que fala que o limite é 20%, e a discussão aqui é se a gente amplia isso ou não.

O que eu queria comentar é que existe o capital econômico das companhias aéreas e que, para isso, já é liberado você ter 100% de capital econômico estrangeiro em companhias aéreas. E eu cito aqui também, de novo, fatos concretos, isto aqui não é opinião da companhia: a Azul, no ano passado, levantou meio bilhão de dólares em investimento estrangeiro. Assim como outros colegas aqui na Mesa, eu tenho cifras um pouco maiores de investimentos de companhias aéreas estrangeiras em companhias aéreas brasileiras, mas, enfim, respeitando-se a lei de capital econômico e capital acionário. Você pode ter uma abertura de 100% de capital econômico, porém, de poder de decisão, tem que ser limitado a 20%... Desculpa, são 20% de capital estrangeiro, o restante é doméstico.

Feito esse fatiamento, essa ressalva, também queria colocar que estamos tratando aqui de uma coisa pioneira. Nunca no mundo alguém abriu 100% de capital acionário de suas companhias aéreas. Existe o caso da Nova Zelândia para determinadas rotas e existe o caso do Chile, com a ressalva da reciprocidade. Então, o ponto que eu trago aqui para o debate é muito em concordância com o que o presidente do sindicato falou: não somos contrários, mas queremos chamar atenção para o tema, porque ele precisa ser debatido em sua exaustão. Todos os pontos, prós e contra, têm que ser trazidos à mesa e,

daqui, temos que ter uma solução, nem que seja de faseamento, ou de reciprocidade, porque o texto que estava na medida provisória e que foi rejeitado era um tanto perigoso, e a discussão não teve a profundidade que agora estamos propondo. Enfim, estamos fazendo algo inovador. Não existe no mundo nenhum país que tenha aberto 100% do seu capital.

Daí, então, como foram citadas algumas considerações internacionais, o exemplo da Icao, quero dizer que também existem outras instituições de mesmo nível de respeito - por exemplo, o World Economic Forum - que falam também exatamente o que o presidente do sindicato falou: a discussão da abertura do capital estrangeiro nas companhias aéreas tem que vir de mãos dadas, e amarrada, com a questão dos acordos de frequências aéreas, os céus abertos.

Aqui eu cito também outro fato: há cerca de seis meses, o presidente da American Airlines escreveu uma carta aberta ao público tratando justamente dessa situação de abrir frequências de céus abertos sem ter o mesmo nível de concorrência e de competição. O mercado é um mercado internacional, com nível de competição elevadíssimo, e os Estados Unidos estavam - ainda está -, na época, se propondo a um acordo de céus abertos com o Oriente Médio, os Emirados Árabes Unidos. E também é sabido, é de domínio público, que as companhias aéreas daquele país têm subvenção econômica, enquanto, nos Estados Unidos, existe em menor grau.

Então, também isto eu queria colocar: as companhias aéreas europeias, americanas e do Oriente Médio contam com subvenção econômica, o que no Brasil não existe. Até mesmo a Iata - vou citar aqui outro órgão - fala que essa discussão - isso é público, está noticiado na imprensa - tem que ser, no mínimo, faseada e discutida à exaustão, devido ao pioneirismo e à novidade do assunto. Então, existem também essas duas correntes em contraponto àquilo que a Icao fala.

Daí, então, a gente traz aqui, inclusive, uma das perguntas do público, da sociedade: o que a abertura do capital vai trazer de benefício? É isso que a gente também questiona. Vai reduzir preço de passagens?

Eu vou trazer aqui um dado que também, de novo, não é da Azul, é da Abear. A Associação Brasileira das Empresas Aéreas fez um estudo e viu que o preço ou as tarifas praticadas dentro do Brasil são da mesma ordem de grandeza - e aqui eu estou falando em dólares, a gente fez uma conversão - de uma *super low cost* europeia, a Ryanair. Existe já este termo, *super low cost*, pois o *low cost* já foi ultrapassado, e é cerca de US\$70 ou US\$80 o preço médio de tarifa. Isso foi uma conquista que o Brasil teve devido à liberdade de tarifas.

Enfim, o modelo de concessão de empresas aéreas é também um modelo peculiar: nós somos empresas concessionárias, porém com um nível de liberdade elevadíssimo. Então, na hora em que se faz uma comparação com o setor elétrico, com o de telecomunicações também, por exemplo, é como a concessão dos aeroportos, que era o tema primário aqui da audiência pública e que depois evoluiu para as companhias aéreas. Mas existem contrapartidas, obrigações e exigências que as concessionárias têm de cumprir.

Então, são investimentos com que as companhias estrangeiras, na hora de virem para o Brasil, se comprometem, com volume de dinheiro principalmente. E é o que a gente fala que, no setor aéreo, não acontece. O maior investimento para se montar uma companhia aérea hoje é o de se comprar avião, e avião é um bem volátil. De novo, outro fato: durante a crise que nós enfrentamos, todas as companhias aéreas devolveram aeronaves para o exterior. A Azul fez um acordo com a TAP, portuguesa...

(Soa a campanha.)

A SRª PATRIZIA XAVIER - ...e nós entregamos para eles cerca de 15 aeronaves. Ou seja, é um bem móvel, e não existe nenhum compromisso, nenhum comprometimento, não existe um casamento - que é o que a gente fala, não é? - da companhia aérea brasileira, devido à volatilidade dos bens.

Há mais um fato que eu queria trazer aqui para vocês, mais um fato para a gente considerar nesta discussão.

Primeiro: não é medo de concorrência. A Azul não tem medo de concorrência; muito pelo contrário, no ano passado nós lutamos ferrenhamente e intensamente pela abertura de *slots* em Congonhas, e a gente pôde constatar que os novos entrantes na operação em Congonhas fizeram com que o preço médio das tarifas caísse cerca de 30% e a pontualidade e a regularidade aumentassem no aeroporto. Então, de novo: para que nós vamos abrir o capital acionário das empresas sendo que, no Brasil, já se pratica um preço médio equivalente ao das *super low cost* internacionais e a qualidade de serviços, que foi outra pergunta aqui do público...

Vimos agora o índice de pontualidade e regularidade das Olimpíadas: foi maior do que o das Olimpíadas de Londres, por exemplo. Então, as companhias aéreas brasileiras estão entre as mais pontuais do mundo. Esse dado também não é meu, é da Abear, mas a Anac, tenho certeza, corrobora isso também.

Só mais um último ponto: mesmo o mercado americano, que é oito vezes maior que o mercado brasileiro, possui quatro grandes companhias aéreas que detêm 80% do mercado. Ou seja, é um mercado altamente competitivo. E, com a abertura

do capital acionário, não é que vamos simplesmente povoar aqui o Brasil de companhias aéreas. É uma condição natural do setor a concentração.

Depois, de novo, oferta de voos. Vamos ter mais ofertas de voos? Acho que, no Brasil, temos um grande e principal gargalo, que é a infraestrutura.

A Azul é a maior frotista de ATRs do mundo. Então, hoje, no mundo, sou a empresa que mais tem a aeronave certa para voar no País, devido às condições de infraestrutura e de baixa demanda em mercados que têm poucas rotas. Então, um concorrente internacional vai vir para o Brasil para operar mais do mesmo com aeronaves grandes? A estratégia de negócio da Azul deu certo porque voamos para lugares para onde ninguém voa e em condições em que também temos que adaptar a aeronave, tanto que a infraestrutura aeroportuária é uma grande prioridade da Secretaria de Aviação Civil. E concordamos com isto: se não houver infraestrutura, não há voo para a região. Acho que esse é o primeiro passo.

Somos contra ou a favor da abertura do capital acionário, da propriedade? Temos que discutir. E temos que discutir com atenção, com cuidado. Temos que nos propor a fazer, talvez, um faseamento, começar com reciprocidade. Não é possível que a reciprocidade sirva, inclusive, para visto e não vá servir para um mercado tão estratégico e importante como esse.

Nós estamos aqui dispostos a discutir. Queremos discutir e achar a melhor solução, sem açodamento, sem pressão. E estamos falando aqui de uma política pública. Temos que pensar no que é melhor para o País.

Obrigada, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Eu quero agradecer à Patrícia as palavras. Acho que isso vai ao encontro dos anseios de muitos dos usuários principalmente, porque o grande problema que há no Brasil, ainda, é a aviação regional. E a Azul vem cobrindo, na verdade, essa parte importante.

Houve uma redução significativa da aviação regional. Notamos em São Paulo, Rio, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul: há uma redução significativa. Então, a partir daqui, vamos discutir exaustivamente esse tema.

A seguir, passo a palavra ao Sr. Alberto Fajerman, Assessor de Relações Institucionais da Gol Linhas Aéreas.

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Bom dia, Senador Pedro Chaves. Bom dia, Senador José Maranhão, meus colegas de Mesa e todos os presentes aqui, neste bom debate.

Ser parte da segunda parte da discussão tem suas vantagens e desvantagens. A vantagem é que não há muita coisa nova a acrescentar, porque tudo já foi dito, e a desvantagem é a mesma.

Vou começar pelo final: a GOL é totalmente favorável à abertura total do capital, ou seja, tirar as restrições do capital estrangeiro. E nós somos a favor da retirada da restrição do capital estrangeiro porque nós entendemos que a aviação é um negócio como qualquer outro.

Quando a gente cita outros países, país A, país B, até a China foi citada... A China não tem uma restrição para capital estrangeiro no transporte aéreo, e a China tem restrição de capital estrangeiro para tudo.

Quando a gente fala que, na Comunidade Europeia, são 49% de capital estrangeiro, é mais ou menos verdade, porque são 28 países que compõem a Comunidade Europeia e, entre os 28 países, existe total liberdade, ou nenhuma restrição de capital estrangeiro entre as empresas. Dizer que a Comunidade Europeia é só um país é conhecer muito pouco da história da Europa. Eu acho que a rivalidade entre a Espanha e Portugal se iguala à rivalidade entre o Brasil e a Argentina; a rivalidade entre a França e a Alemanha é maior que a rivalidade nossa com os *hermanos*. Então, é uma simples liberdade que eles acham que começou entre os países da Comunidade Europeia. Como estou dizendo, são 28 países que existem na Comunidade Europeia hoje, e eventualmente pode ter até mais com o tempo, que, aliás, é o que eles estão tentando.

Há outra pequena correção que eu gostaria de fazer. A GOL é a única empresa brasileira listada no mercado de capitais. No mercado de capitais, existem inúmeras restrições para você poder entrar no maior nível de estar na bolsa, que seria o novo mercado, onde se exige um único tipo de ações. Você não pode ter uma ação ordinária e uma ação preferencial. Eu não entendi direito a conta da colega que me precedeu dizendo que se pode ter 100% do capital econômico.

Hoje você tem que ter 50% das ordinárias, 50% das preferenciais. Se as ordinárias só podem ter 20% do capital estrangeiro, eu não sei como é que poderia ter 100% do capital econômico, porque as ações ordinárias fazem parte do capital econômico. Então, eu não conheço essa conta, talvez ela possa ser explicada.

Eu acho que também nós estamos, na minha modéstia avaliação, misturando alguns temas. A nossa posição favorável à não restrição ao capital estrangeiro no transporte aéreo... Não vemos necessariamente uma correlação com baixar preço, melhorar serviços. Eu concordo plenamente, agora sim, com a minha antecessora quando diz que o Brasil já tem um nível de aviação excepcional, em pontualidade, preço etc. Eu não acho que a discussão da retirada da restrição do capital estrangeiro tenha necessariamente uma relação com isso. É simplesmente o capital que existe no mundo poder ascender a um setor se assim o desejar.

Quando a gente pensa em abertura para o capital estrangeiro numa empresa aérea, a gente sempre pensa que vão comprar uma empresa brasileira. Não necessariamente será uma empresa aérea. Hoje em dia, os fundos de investimento, que são os maiores detentores de dinheiro no mundo, normalmente não escolhem uma única empresa - isso de qualquer atividade onde investir.

Hoje em dia esses fundos de investimento se concentram num setor. Então, se em algum momento na vida um fundo de investimento achar que vale a pena investir no setor aéreo do Brasil, ele vai investir no Brasil.

Quanto a essa história de que só vai operar aqui, ou que só vai operar lá, também já foi falado antes - o representante da SAC falou muito bem. O empresário, é evidente, escolhe seus voos para ter um retorno economicamente viável. Hoje, no Brasil, só há empresários brasileiros; as empresas são todas brasileiras e nós temos uma grande redução. Desde que começou a queda de demanda, as empresas brasileiras, no conjunto, já devolveram 60 aviões, com a redução normal que disso possa decorrer. Então, não é de onde vem o capital que vai fazer com que cresça ou que reduza.

Finalmente, eu queria me concentrar um pouco na bela exposição no meu colega Comandante Castanho. Evidentemente, a preocupação com a geração e a manutenção do emprego tem que ser uma coisa que ande não junto, hermeticamente, com esse projeto que nós apoiamos. Aliás, não é um projeto patrocinado por nós, é um projeto que existe e nós simplesmente o apoiamos. Trata-se do cuidado que isso possa ter em relação aos empregos ou à perda dos empregos dos brasileiros embarcados e até não embarcados.

As fragilidades ou os perigos - não sei exatamente quais foram as palavras que o meu colega usou - já existem hoje. O capital é 20%... Ele mesmo mencionou a perda de um determinado voo, que passou de uma empresa brasileira para uma não brasileira na situação atual. Não foi o fato de ter o capital assim ou assado que fez com que isso tivesse acontecido. Todos aqueles perigos que ele mencionou, que são reais, não são necessariamente ligados à restrição ou não de capital estrangeiro. Todas aquelas coisas podem acontecer com qualquer nível de capital estrangeiro. Pode acontecer de acordo de licenças; pode acontecer de liberdade do ar, pode acontecer...

Com a minha fala, não se confundam no sentido de que eu ache que não são relevantes. Eu acho que são extremamente relevantes. São extremamente relevantes, e a Gol, eu já expressei isso inúmeras vezes de público, apoia qualquer sugestão que o Sindicato Nacional dos Aeronautas fizer naquilo que eles possam crer que a gente possa não enxergar, naquilo que sirva para lhes dar tranquilidade no sentido de que isso não trará o menor risco para o nível de emprego e para as condições de trabalho, que são regidas pelas leis brasileiras, seja pelos agentes regulatórios, seja por leis de trabalho.

Então, finalizando - eu não vou me alongar muito porque a maioria dos temas já foi abordada -, nós somos totalmente favoráveis a qualquer restrição do capital. Um dos motivos que nos leva a isso é que a Gol, como a única empresa que tem seu capital aberto, tem todo interesse de ir para o novo mercado. O novo mercado é a coisa mais moderna que existe em governança e, para isso, se exige que exista um só tipo de ação.

Eu acho que é uma atividade extremamente dependente de capital intensivo, e qualquer renovação de frota, qualquer salto maior que se queira dar... Não preciso eu dizer aqui da dificuldade que temos em acessar o capital. Quando a gente fala de Europa, de Estados Unidos... É absolutamente desproporcional o capital que ali existe com o capital que existe aqui, no nosso mercado, com juros de 14,25%.

Mais uma vez, finalizando, gostaria de parabenizar todos os que me antecederam. Acho que a discussão é extremamente válida. Aos que são contra, aos que são a favor, só queria deixar muito claro que a posição da GOL é totalmente favorável a não existência de qualquer restrição ao capital estrangeiro.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Agradeço ao Sr. Alberto Fajerman, Assessor das Relações da GOL Linhas Aéreas.

Agora vamos ouvir o Sr. Tarcísio Geraldo Gargioni, Vice-Presidente Comercial, de Marketing e Cargas da Avianca.

O SR. TARCISIO GERALDO GARGIONI - Bom dia, Senador Pedro Chaves, Senador José Maranhão. Bom dia a todos vocês, aos amigos que estão aqui na mesa e aos companheiros do setor da aviação.

Evidentemente não é nenhum propósito repetir o que já foi dito, mas inicialmente gostaria de fazer uma pequena correção ao Comandante Castanho, que mencionou que a Avianca Brasil faz parte do capital da Avianca Colômbia. Não é verdade. As empresas são 100% independentes, não há nenhuma vinculação societária. Avianca Brasil é uma empresa 100% brasileira, completa e juridicamente independente, separada, da Avianca Colômbia. O que temos em comum é apenas a marca. Então, nós não temos participação mútua entre as empresas. É só essa a correção, só para deixar alinhado.

Nós temos uma posição favorável ao aumento da participação do capital estrangeiro em relação aos limites dos 20% atuais, porque vemos que isso possibilitará uma facilitação no acesso aos capitais internacionais. Também concordamos, em todos os sentidos, que o assunto tem que ser debatido à exaustão para encontrarmos o melhor caminho. Por outro lado, vemos que a liberação dos 100% pode ser uma liberação com um tanto de riscos. Os conceitos e todas as relações, muito bem apontadas pelo Comandante Castanho, 100% de coerência, precisamos avaliar, não é pura e simplesmente o aumento do capital propriamente dito.

Nós defendemos uma posição um pouco mais conservadora - ou de uma maneira um pouco mais fatiada, usando o termo do momento.

Nós poderíamos fazer uma escala da ordem de 49% agora e os 100% no futuro.

Por que os 49% agora? Nós temos limitações muito grandes de infraestrutura - já citadas aqui. Nós acreditamos que, se qualquer investidor estrangeiro ou nacional - enfim, qualquer investidor - não vir a possibilidade de crescimento onde ele for investir, certamente ele não verá atratividade nesse investimento. E nós temos um estrangulamento forte na infraestrutura brasileira.

Por outro lado, nós somos um setor 100% dependente do desenvolvimento da atividade econômica. Então, nós temos que voltar a crescer para que cresça a aviação comercial. Já foi dito aqui: há a redução da oferta, realizada pelo setor nos últimos dois anos, exceto pela Avianca. Nós mantivemos todos os investimentos no período, especialmente no caso da renovação da frota - os aviões novos, que estavam programados, todos foram recebidos e todos estão voando. Então nós não reduzimos; ao contrário, até aumentamos a nossa oferta nesse período, mesmo recessivo. Mas, para qualquer investidor, se ele não vir a perspectiva futura de crescimento, o setor não terá atratividade. E a infraestrutura é um dos gargalos fortes para esse investimento.

Há um segundo ponto. Nós também vemos que as reciprocidades não estão maduras para se chegar aos 100%. Então, nós precisaríamos fazer um estepe intermediário até que nós pudéssemos amadurecer essas reciprocidades e amadurecer todas as interferências regulatórias, seja dos contratos bilaterais, seja dos regulamentos da preservação do mercado de trabalho, da equipe que voa, aeronautas e aeroviários.

E nós acreditamos, finalmente, que, mesmo com 49%, haverá atratividade do investidor para manter o controle do comando da companhia ou o controle econômico, porque nós temos hoje que ver e aceitar esse balanço de ações preferenciais e ordinárias e que, mesmo com 49%, permite a um possível investidor ter, seja numa empresa nova, seja em alguma empresa já existente, o controle acionário sem nenhum problema.

Então, considerando esses três fatores, de um amadurecimento das reciprocidades, do amadurecimento e detalhamento melhor das discussões com relação às partes intervenientes e não propriamente só do capital e considerando que, mesmo com 49%, o possível investidor possa ter o controle econômico da companhia...

E nós acreditamos que esse aumento de 20% para 49% já permitirá o crescimento e o acesso aos capitais internacionais necessários para o crescimento e o desenvolvimento da aviação comercial em um prazo determinado. E, aí sim, nós, no futuro, poderíamos abrir 100%, se fosse o caso, mas em um segundo estágio - nós teríamos um estágio intermediário de amadurecimento de todos esses fatores envolvidos.

Essa é a nossa posição, somos favoráveis, sim, a que o capital estrangeiro tenha maior participação no setor. Isso será benéfico para as empresas e será benéfico para o setor.

Obrigado pela oportunidade de estar aqui.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Agradeço ao Sr. Tarcisio Geraldo Gargioni, Vice-Presidente Comercial, de Marketing e Cargas da Avianca.

Agora, com muito prazer, eu passo a palavra ao Sr. Guilherme Leite, Gerente Jurídico da LATAM Airlines Brasil.

O SR. GUILHERME LEITE - Obrigado, Senador.

Primeiramente, bom dia a todos, bom dia ao Senador Pedro Chaves, ao Senador José Maranhão, aos demais presentes à mesa e a todos os participantes aqui.

Sendo o último a falar... Tudo foi muito bem falado, muito bem esgotado.

Antes de mais nada, falando pela TAM Linhas Aéreas, pela LATAM Airlines Brasil, quero dizer que nós vimos com muito bons olhos a reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica como um todo, é um processo bastante nobre e louvável o que está sendo feito. É uma legislação, como bem colocado pelos colegas aqui, que já completa 30 anos. A aviação mudou muito nesse período e ela é, sim, merecedora de reforma, de revisão, é muito nobre o trabalho que está sendo feito.

No contexto nosso hoje, falando de abertura de participação, do limite hoje de 20% previsto no CBA, a LATAM é favorável à liberalização do capital estrangeiro das empresas aéreas brasileiras. Então, o projeto que já sendo feito, primeiro através da Medida Provisória 714, que está sendo amadurecido agora também com o projeto de lei da reforma do CBA, trazer essa matéria à discussão é muito importante. A gente não tem uma definição ainda, estamos aqui exatamente discutindo isso, mas a gente vê com muito bons olhos qualquer discussão referente à abertura de capital estrangeiro.

Eu acho que, sim - o Comandante Castanho se ausentou agora -, é muito importante a preservação dos direitos trabalhistas, esse é um ponto fundamental a ser observado. Eu acho que a nova redação, inclusive, traz esse tema à tona, vinculando a mão de obra brasileira a um direito de tráfego brasileiro, o que é importante, é louvável; você preserva, assim, a mão de obra brasileira, do empregador brasileiro.

Outro fator importante também, independentemente de onde venha o capital, é que a gente tem que ter muito claro que ela vai ser uma empresa brasileira, regulada pelos nossos reguladores, ela mantém a sua sede e o seu controle no Brasil - isso, pelo que está sendo discutido, não se altera. Então, a gente está discutindo realmente é a oportunidade de que um acionista estrangeiro possa vir ao Brasil e investir nas nossas empresas. Isso não quer dizer que a empresa vá deixar de ser brasileira, que ela vá deixar de ser controlada pelos nossos reguladores, pela Anac aqui presente também.

A gente vê, por exemplo, que, se as quatro grandes empresas aqui presentes somarem os últimos dois anos, houve perdas aí de quase R\$10 bilhões.

A gente vive um desafio macroeconômico muito importante na região, muito alto, com bancos investidores cada vez mais avessos a riscos no Brasil, cada vez mais avessos a fazer investimentos no nosso País. E, levando em conta todo esse cenário e olhando daqui para frente também, permitir esse acesso ao estrangeiro, para que possa aportar e investir nas empresas, é muito bem-vindo, como foi colocado pela própria Anac e, pela SAC. A gente vê isso. Isso fomenta a concorrência, isso pode resultar em melhoria de preços e em desenvolvimento do setor como um todo e, consequentemente, do próprio País.

Falando pela Latam, não estou dizendo especificamente de um limite ideal, se deveria ter limite, se não deveria ter limite. Nossa posição é, sim, que a abertura é bem-vinda. A abertura é bem-vinda, a discussão é bem-vinda. Se a gente vai passar 49% agora, por 51% ou por 100%, acho que independe. Acho que todo esse conjunto aqui vai definir o que é mais importante, o que o ideal para o País neste momento. Mas a discussão é superbem-vinda. E, de novo, somos totalmente partidários de qualquer discussão referente à liberalização de capital.

O Comandante Castanho não está aqui, mas queria fazer só um apontamento referente a algo mencionado na apresentação, de que a TAM foi comprada pela LAN. Não. A TAM Linhas Aéreas é uma empresa aérea brasileira, com seu controle e sede no Brasil. Ela tem, sim, participação estrangeira dentro dos limites previstos em lei. Mas dizer que a TAM foi comprada por outra empresa é uma situação bem diferente. A TAM é uma empresa aérea, assim como todas aqui presentes, uma empresa aérea brasileira com capital, sede e controle neste País.

Bom, eu acho também, acompanhando tudo isso, que houve outro ponto muito bem trazido: não é puramente a abertura de capital que seria um ponto para salvar as empresas aéreas brasileiras, para que o negócio volte a crescer. Isso tem de vir acompanhado, sim, de revisão dos encargos trabalhistas que existem no Brasil, de carga tributária. Acho que o Projeto de Lei nº 55, que está aqui nesta Casa, é superbem-vindo, ele é de extrema relevância para o nosso setor, igualmente a este que a gente está discutindo, o CBA. A questão do ICMS é superimportante para o nosso setor. A gente tem acompanhado tudo isso, todo esse conjunto que a gente vê como ferramentas para que o nosso setor volte a crescer no Brasil, para que a gente volte a ter rentabilidade, competitividade com os estrangeiros.

Bom, acho que não tenho muito mais a dizer aqui. Então, finalizo aqui de novo formalizando a posição da Latam favorável à abertura do capital. A gente vê isso como ferramenta ideal para que a gente volte a crescer e ser competitivo no setor.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Agradeço ao Sr. Guilherme Leite, Gerente Jurídico da Latam Airlines Brasil.

Nós temos aqui diversas perguntas da parte da população brasileira mesmo, pois se trata de um assunto extremamente instigante. E o documento fundamental é o marco regulatório, o novo Marco Regulatório da Aviação Brasileira. Eu vou sempre estimular, através do nosso querido Relator, para que haja realmente questionamentos, como eu falei em reuniões anteriores, para que a gente consiga atender todos os segmentos e ir ao encontro das necessidades da sociedade brasileira. São importantes os depoimentos que nós ouvimos aqui. Eu gostaria que a gente pudesse dar continuidade a isso com as novas audiências.

Vou passar a palavra ao nosso querido Relator, o nosso Senador José Maranhão, para suas considerações. Depois vou abrir o debate para algumas palavras, para vocês questionarem alguns pontos sobre os quais tenham ficado dúvidas.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Senador Pedro Chaves, que preside esta reunião; Sr^a Patrizia Xavier - eu não conhecia o nome com "z"; conhecia com "c".

A SR^a PATRIZIA XAVIER - Minha mãe, criativa.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - É de origem espanhola?

A SR^a PATRIZIA XAVIER - Italiana.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Muito bem. Pronuncia-se "Patrícia" mesmo ou "Patrízia"?

A SR^a PATRIZIA XAVIER - Patrizia, com "z".

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Prossigo: Sr. Rogério Teixeira Coimbra, que deve estar ainda no plenário; Sr. Ricardo Bisinotto Catanant; Sr. José Adriano Castanho Ferreira, Comandante Castanho; Sr^a Patrizia, que já cumprimentei; Sr. Alberto Fajerman; Sr. Tarcisio Geraldo Gargioni; Sr. Guilherme Leite; é uma satisfação receber todos aqui. Até peço desculpas, porque cheguei um pouco atrasado - voltei do meu Estado para esta reunião e para a sessão ordinária do Plenário do Senado.

É um prazer muito grande recebê-los aqui, porque nós, os dirigentes desta Comissão, desde o início, adotamos um critério bastante democrático, de ouvir todos os segmentos interessados na questão da aviação brasileira. E o fizemos por duas razões: primeiro porque é um procedimento democrático essencial e, segundo, porque o código em vigor já está muito envelhecido. O panorama da aviação no Brasil e no mundo, nestes últimos 20 anos, mudou significativamente, e o nosso código, evidentemente - um código de duas décadas, quase três -, não poderia corresponder à realidade do momento na aviação civil, tanto nacional como internacional, eis que esse é um setor, mesmo atualmente não sendo aberto ao capital estrangeiro, naturalmente internacionalizado. Por isso a preocupação da Comissão de ouvir todos os segmentos, desde o segmento básico, a formação de pessoal para a aviação - comandantes, comissários, mecânicos -, a outros profissionais que labutam no setor da aviação no Brasil.

Eu ouvi aqui - já peguei o bonde andando - o finalzinho da exposição da Sr^a Patrizia Xavier, quando ela falou de certa recessão no setor da aviação. Eu fico meio intrigado com essa informação, porque a gente, que é viajante frequente - viaja pelo menos duas vezes por semana, indo e voltando a Brasília -, sempre tem dificuldades de encontrar vaga nos aviões.

Os aviões estão lotados. Eu não sei... Naturalmente, esse é um dado apriorístico, não é um dado científico, não é um dado de estatística, é um dado decorrente de uma observação prática. Se os aviões estão sempre lotados, por que, efetivamente, está acontecendo essa crise a que o setor se refere? Seria uma crise econômica, operacional? Por que está acontecendo isso se os aviões estão sempre lotados?

Eu acho que a demanda - esta também é uma observação de natureza prática - pelo transporte aéreo cresceu muito. O transporte aéreo, que, há dez, vinte anos, só transportava as classes mais qualificadas economicamente, hoje virou um transporte popular. Percebemos claramente que os assentos nas nossas aeronaves estão sendo tomados por um segmento da sociedade que anteriormente nem pensava em utilizar o transporte aéreo. Essa é uma observação muito pessoal. Eu não sei a que ponto, meu caro Vice-Presidente, essa observação teria um caráter científico e técnico mais profundo.

É interessante tomarmos aqui, na Comissão, atitudes, posições em relação ao segmento que correspondam à realidade, que possam ser cheçadas. Se nós não centrarmos as nossas decisões aqui, na Comissão, em bases mais realistas, nós não vamos cumprir com o nosso papel, que é o da elaboração de um Código Brasileiro de Aeronáutica que possa refletir a realidade da aviação civil brasileira em todos os segmentos.

Este segmento que nós estamos discutindo agora, a abertura do capital, é algo muito delicado. Nós não podemos abrir o capital de uma forma que venha a prejudicar os interesses da aviação comercial brasileira, mas também não podemos ficar fora do tempo e criar um cartel muito fechado, que, inclusive, sacrifique a necessidade do País no setor de transporte, que é importante e tende a ser cada vez mais importante.

O mundo está se modernizando, o mundo se globalizou. As pessoas viajam cada vez mais do que viajavam no passado. Até se dizia, quando se falava no crescimento da informática no Brasil, que as pessoas iam trabalhar em casa. Parece que isso, em termos absolutos ou em termos mais expressivos, não está acontecendo, porque hoje as pessoas viajam muito mais - não só pelo crescimento vegetativo da população, mas porque viajam mesmo, e isso tanto internamente quanto internacionalmente.

Por isso tudo, acho que foi importantíssima a realização desta audiência pública, porque já pudemos aqui ouvir e checar opiniões - que praticamente não se diferenciavam umas das outras - pelas vozes autorizadas de representantes de todas

as empresas brasileiras. E nós todos, que sabemos da importância que a aviação comercial tem no cenário da economia brasileira, só podemos ver isso com muita alegria e com muita satisfação, agradecendo aos senhores e senhoras que vieram aqui para prestar os seus depoimentos, que certamente poderão ser utilizados no contexto da elaboração do Código.

Muito obrigado a todos que aqui vieram.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Obrigado, meu caro Relator, Senador José Maranhão.

Senador, gostaria de usar da palavra?

Estamos discutindo aqui aquele anteprojeto que está no Senado sobre capital estrangeiro participando das atividades da aviação comercial. Aquela ideia dos 100%; depois, 49%... Houve depoimentos importantíssimos aqui à mesa. Se o senhor quiser emitir a sua opinião ou do grupo, teremos muito prazer em ouvi-lo.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Presidente, Senador Pedro Chaves, Relator, Senador José Maranhão, senhores convidados, lamentavelmente eu não pude ouvir os depoimentos, que, tenho certeza absoluta, foram bastante importantes para a Comissão. Eu estava na Comissão de Relações Exteriores com uma pauta extensa, não só com votação de embaixador, mas com leitura de mais quatro indicações para embaixadas do Brasil em vários países.

Tenho um projeto, Senador Pedro Chaves, que tramita aqui no Senado, exatamente nessa linha de abertura do capital estrangeiro. O meu é mais audacioso, porque abre totalmente o capital. Eu fui Relator da medida provisória que definia o Plano Nacional de Desenvolvimento da Aviação Regional. Naquele relatório, entre outras propostas que foram incluídas, eu já colocava a questão da abertura do capital para o capital estrangeiro. Na ocasião, para o fechamento do relatório, eu retirei isso porque não havia consenso do Governo. Ele foi aprovado numa medida provisória seguida, porque a que estava decaiu pelo prazo, e foi sancionada pela então Presidente Dilma, mas, lamentavelmente - e acho que isso já tem um ano e meio -, até hoje ela não foi regulamentada.

A aviação regional é da maior importância não só para a minha região, onde ela é vital, mas para todo o Brasil.

Hoje você paga por uma passagem de Belém a Redenção, Senador Maranhão, mais do que para ir de Belém a Paris ou a Nova York. Existem esses absurdos, e é necessário que eles sejam corrigidos. A medida provisória transformada em lei, faltando apenas a regulamentação, vai permitir subsídio para esses voos regionais, tanto para empresas como para voos regionais.

Eu vou fazer a leitura dos depoimentos de cada um dos convidados hoje, através das notas taquigráficas, para que possamos dar continuidade.

O Governo encaminhou uma proposta limitando em 49% a abertura para o capital estrangeiro, que está em discussão no Senado. E esta Comissão, a CEAERO, é da maior importância para que possamos realmente ter uma definição, ouvir todas as partes interessadas, discutir o projeto e dar sequência não só a essa questão, mas a muitas outras que serão abrangidas pela Comissão.

Parabéns pela audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Muito obrigado, Senador Flexa Ribeiro, pelo seu depoimento. Acima de tudo, as contribuições aqui são muito ricas. Elas se complementam, vão ao encontro do que se falou, outras questionam se a solução não é o meio-termo. Enfim, elas são muito ricas.

Convido mais uma vez todos os telespectadores da TV Senado e ouvintes da Rádio Senado a mandarem as suas contribuições para esta audiência pública. Tenho recebido diversas e vou passar todas ao Relator.

É importante continuarmos a fazer estas audiências para ter um documento pronto que atenda à sociedade brasileira, como estava falando. Logo no início, eu falei, inclusive depois da palavra da Patrícia, sobre a importância da aviação regional. Nós estamos desprovidos, nós estamos realmente a pé nesse sentido. É fundamental nos aprofundarmos nesse sentido, porque o Brasil, que é um país de dimensões continentais, precisa dessa integração nacional em todos os pontos.

Pergunto se alguém gostaria de fazer uma pergunta ou duas.

Pois não.

Gostaria que a pessoa dissesse o seu nome e quem representa.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - Bom dia. Quero apenas cumprimentá-los.

Sou Rogério Coimbra e estive na primeira Mesa como representante do Ministério dos Transportes, da Secretaria de Aviação Civil. Quero só trazer esclarecimentos, principalmente com relação à fala mais recente do Senador que não teve oportunidade de participar no início.

O primeiro ponto é que eu participei, sob a sua relatoria, da discussão do Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional, da discussão sobre a tentativa de se incluir a liberação de capital estrangeiro. À época, a posição institucional que trazíamos do Governo havia sido contrária.

Como já mencionei na minha fala, a posição atual do Governo é favorável à liberação do capital estrangeiro em 100%, com todas as ressalvas trabalhistas. Inclusive já temos texto acordado com o sindicato, com as ressalvas regulatórias, todos os cuidados para não haver nenhum efeito colateral negativo em relação a isso. De forma geral, entendemos que os benefícios são enormes e que o setor precisa desse investimento.

Com relação ao Plano de Aviação Regional, de fato, já faz um ano e meio desde a aprovação da lei - foi convertido em lei, se não me engano, a 13.097 -, e já estamos num estágio bem avançado.

Houve uma necessidade de redimensionamento do programa dado o cenário fiscal. Então, temos um orçamento para trabalhar mais restrito, mas estamos finalizando, fechando a discussão com a Casa Civil e com todo mundo para, enfim, conseguirmos botar esse programa na rua, porque, de fato, apesar da restrição e queda de demanda recente, se pegarmos o cenário dos últimos 15 anos, o histórico de crescimento é bastante grande. Mas esse crescimento foi muito mais concentrado nas grandes rotas, e enxergamos hoje, dentro do Governo, a necessidade clara de trabalhar incentivos para desenvolver a aviação regional, para universalizar o acesso que as pessoas das grandes capitais hoje têm ao transporte aéreo, que superou o transporte rodoviário, trazer isso também para o brasileiro que mora no interior do País.

Eram essas as considerações. Permaneço à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Muito obrigado. Agradeço muito.

Não havendo mais nada a tratar, agradeço a presença de todos e os convido para a próxima reunião, a realizar-se no dia 13 de setembro, às 11h.

Declaro encerrada a presente reunião agradecendo a presença de todos, principalmente a dos palestrantes, dos colaboradores. Para nós vai ser muito importante. Obrigado.

(Iniciada às 10 horas e 16 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 14 minutos.)