



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

REUNIÃO

13/09/2016 - 6ª - Comissão Especial Destinada a Examinar o PLS 258, de 2016

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Na qualidade Presidente *ad hoc*, eu vou dar início a nossa reunião muito importante da Comissão Especial Ceairo.

Havendo número legal, declaro aberta 6ª Reunião desta 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 audiência pública interativa para tratar da situação dos aeródromos, aeroportos e aviação da Amazônia, nos termos do Requerimento nº 002/2016-Ceairo.

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a uma possibilidade de participação popular. Por isso, todos que tenham interesse em participar, com comentários ou perguntas, podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e 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 inicialmente aos Senadores na ordem de suas inscrições.

Informo que um dos convidados no requerimento desta reunião, o Sr. Edson Silva, comunicou à Secretaria da Comissão que não poderia comparecer por motivo de força maior. Assim, estão presentes os seguintes convidados, os quais já convido para compor a Mesa: o Sr. Maurício Ferreira Hupalo, Coronel Aviador da Força Aérea Brasileira - por favor, seja bem-vindo -; o Sr. Tarik Pereira de Souza, Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas da Anac; o Sr. Gilberto dos Santos Scheffer, operador de linha aérea sistemática nos Estados de Rondônia e do Acre e Conselheiro da Associação Brasileira de Táxis Aéreos.

Nós faremos duas Mesas. Depois desta primeira, nós chamaremos a próxima, constituída pelo Sr. Cleiton Sérgio, Sr. José Renato, Sr. Gustavo Albrecht.

Vamos iniciar a nossa audiência pública passando a palavra ao Sr. Maurício Ferreira, Coronel Aviador da Força Aérea Brasileira.

O SR. MAURÍCIO FERREIRA HUPALO - Bom, inicialmente, bom dia.

É um prazer estar pela primeira vez nesta Casa como representante da Força Aérea Brasileira para debater alguma coisa sobre a atuação do Comando da Aeronáutica na melhoria da infraestrutura aeroportuária da Amazônia nos últimos 60 anos. Eu tenho uma apresentação de aproximadamente 10 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - O tempo disponível é de 10 minutos, mas podemos prorrogá-lo por mais 2 minutos.

(Pausa.)

Estamos aguardando apenas a colocação em funcionamento do Datashow.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Nós temos aqui presente o Senador Vicentinho, que é Presidente da Ceairo. Por motivo de força maior, ele pediu que eu assumisse a presidência.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Com muito prazer estou aqui.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Obviamente vai fazer muita falta para todos nós aqui, mas...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Ah, que beleza! Seja bem-vindo, Comandante.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Vamos dar início agora à apresentação do Sr. Maurício Ferreira, Coronel Aviador da Força Aérea.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Me perdoe, Coronel. Chegou agora o Relator da matéria, que é o nosso querido Senador José Maranhão. *(Pausa.)*

Então, neste momento, com a presença do nosso Relator, o nosso querido Senador José Maranhão, vamos dar início à nossa audiência pública.

Com a palavra, então, o Coronel Maurício Ferreira, da Força Aérea Brasileira.

O SR. MAURÍCIO FERREIRA HUPALO - Novamente, bom dia a todos.

Sr. Presidente, agradeço a oportunidade de estar aqui em nome da Força Aérea. Vou falar um pouco dos desafios amazônicos e da atuação da Força Aérea na melhoria da infraestrutura aeroportuária na Região Amazônica.

Pode passar o próximo eslaide.

O objetivo, como eu disse, é apresentar a atuação da Força Aérea na melhoria da infraestrutura da Região Amazônica.

Pode passar o próximo por favor.

Num roteiro rápido, de apenas 10 minutos, pretendo falar do início do CAN até chegar na Amazônia e da atuação da Comara, que é a nossa Comissão de Aeroportos da Região Amazônica, nos últimos 60 anos.

O próximo por favor.

O primeiro voo do CAN, que na época não se chamava Correio Aéreo Nacional, mas Correio Aéreo Militar, ocorreu em 1931, numa ligação Rio-São Paulo. Logo após, as linhas se estenderam para o Nordeste, para o Sul e para o Centro-Oeste, não necessariamente nessa ordem. A Amazônia foi a última fronteira a ser explorada pelas linhas do CAN.

Próximo.

A partir de 1950, início da década de 50, novas pistas foram construídas por iniciativa do Brigadeiro Eduardo Gomes e, em 12 de dezembro de 1956, foi criada a Comara, que é a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica. A Comara completa, dia 12 de dezembro próximo, 60 anos.

Próximo.

Qual é a missão da Comara? Projetar, construir e recuperar aeroportos em regiões inóspitas e de difícil acesso na região da Amazônia Legal. A Comara faz o que a iniciativa privada não faz - eu vou falar um pouco mais adiante.

Essa é a sede da Comara, localizada em Belém.

Próximo por favor.

Esse é um cenário da década de 50, início da década de 50, antes da criação da Comara. São 17 aeroportos, sendo que apenas dois pavimentados, Santarém e Belém.

Próximo.

Sessenta anos depois, ou quase sessenta anos depois, cerca de 240 obras foram realizadas. Se nós contarmos ali o número de aeroportos, vai dar menos de 240 obviamente. Por quê? Porque a Comara, periodicamente, tem que retornar aos mesmos aeroportos para fazer um reforço de pavimento de pista, ampliar a pista, porque o asfalto na Região Amazônica, dependendo da qualidade e do tipo de asfalto, dura em média de 5 a 10 anos, no máximo 15 anos, por causa da oxidação

do ligante betuminoso. Então, periodicamente, temos que retornar ao mesmo aeródromo para fazer reforço e ampliação da pista.

Próximo.

É uma foto bastante impressionante: São Gabriel da Cachoeira, com serviços pioneiros de implantação da pista de pouso.

Próximo.

Se não havia dúvida, no início da década de 50, de que a Comara era fundamental, por que hoje ainda ela é muito importante? Porque as dificuldades e as características, principalmente logísticas, da Região Amazônica afastam a iniciativa privada. A iniciativa privada ainda não se aventura a fazer obras nas regiões mais inóspitas. Por quê? Regime de chuvas. Chove muito praticamente o ano todo, e a mesma chuva que faz o rio ser navegável impede a realização da obra.

Como os rios não são perenes, a logística tem que ser muito bem-feita, muito bem programada. Essas incertezas, na iniciativa privada, se traduzem em aumento de custo, e eles não se aventuram ainda a atuar nas regiões mais remotas.

Próximo.

Só para se ter uma ideia: nós temos uma obra hoje em Yauaretê, fronteira com a Colômbia. O insumo que sai de Manaus leva 40 dias no modal fluvial para chegar a Yauaretê, com dois transbordos. Aqui, o rio é descontinuado e os insumos têm que passar por terra. Um cimento, que dura três meses, já chega em Yauaretê, na melhor das hipóteses, com metade de sua vida útil consumida. Isso, para a iniciativa privada, é muito ruim, por causa dessa incerteza. A Comara tem *know-how*, conhecimento, para minimizar esses efeitos nocivos da logística difícil.

Próximo.

Essa é uma foto da balsa e do empurrador da Comara passando nos trechos onde o rio é descontinuado. A balsa foi transportada por terra, balsa e empurrador, e vai ficar lá no trecho navegável até a conclusão da obra.

Próximo.

Modal aéreo. Ele é muito importante, é determinante mesmo para o sucesso das obras da Comara. Então, a Força Aérea entra com o apoio logístico no modal aéreo, que é praticamente o que garante o sucesso das obras da Comissão.

Próximo.

A Comara também tem a sua frota de aquaviários, e ela mesma os fabrica. São 9 empurradores e 14 balsas com a capacidade de 40 mil toneladas por ano, uma capacidade muito grande.

Próximo.

Essa é a estrutura da Comara hoje. A sede é em Belém. Nós temos dois portos, o Porto Brucutu, em Belém, e o Porto Camanaus, em Manaus; duas pedreiras, em Monte Alegre e em Moura; e três destacamentos de apoio, em Manaus, em São Gabriel da Cachoeira e em Tabatinga.

Próximo.

Para fazer apenas hoje 3 obras, todas de ampliação de aeroportos: Moura e Yauaretê, fronteira com a Colômbia, e Estirão do Equador, fronteira com o Peru.

Se hoje vemos que temos poucas obras, nem sempre foi assim.

Próximo.

Essas são as obras. Conforme falei, são todas de ampliação de pista.

Nós temos feito agora, na Amazônia, pavimentos em concreto. Por quê? Como falei antes, a partir de 5 anos já se percebem algumas patologias no asfalto. O cimento dura 50 anos - a gente até comenta na Comara que quem faz uma obra de concreto não volta para refazê-la. Então, temos feito assim, apesar do custo inicial maior, pois a obra se paga ao longo do tempo porque dura muito mais.

Próximo.

Comparando aquele eslaide das obras atuais com o das obras em 2010, apenas seis anos antes: tínhamos 13 obras, que são essas em azul, sendo realizadas já dentro do previsto pelo Comando da Aeronáutica, e recebemos, em 2008, mais 11 obras, fruto de inspeção da Anac em alguns aeroportos onde havia problemas. Recebemos mais 11 obras. Tínhamos ao todo, naquela época, 24 obras. Comparando com as 3 obras de hoje, realmente é muito pouco.

Próximo.

A Comara também participou do Arco de Defesa, da construção dos núcleos de base aérea de São Gabriel da Cachoeira, Eirunepé e Vilhena, juntando com Campo Grande, que é onde temos uma base aérea - o que se idealizou e chamou de Arco de Defesa da Região Amazônica.

Próximo.

Em 2012 houve a extinção do programa do Emaer 32, que era gerido pelo Comando da Aeronáutica, onde tínhamos um controle maior sobre os recursos que iam para a Comara. Ele foi extinto e, no seu lugar, foi criada a Ação 14UC, que hoje é atrelada ao Fundo Nacional da Aviação Civil, que é gerido pela Secretaria da Presidência da República.

Próximo.

A partir daí, houve a necessidade de se fazer um Termo de Cooperação entre o Comando da Aeronáutica e a SAC.

Próximo.

Esse Termo de Cooperação venceu em 31 de dezembro de 2015.

Próximo.

Houve uma prorrogação, que está vencendo agora em setembro, dia 27. Já estamos em negociação para fazer uma nova prorrogação.

Por favor, o próximo eslaide.

Talvez essa aqui seja a maior mensagem da minha apresentação.

Ao longo do tempo, os recursos destinados à Comara têm diminuído muito. Já foram quase 100 milhões, em 2009, e, no ano passado, apenas 15 milhões. O que acontece? Esse recurso não é suficiente para manter a cadeia produtiva da organização de forma que possamos, perdurando essa situação por 2, 3, 4 anos, manter a organização funcionando. Então, hoje já há uma linha dentro do Comando da Aeronáutica que questiona a manutenção da organização ao longo do tempo. Não estou falando que a organização vai terminar, mas já se começa a pensar que, perdurando essa situação, muito provavelmente a organização vai passar por dificuldades muito grandes - já passa hoje.

Por quê? Vamos lembrar do eslaide da estrutura: a Comara tem destacamentos de apoio, tem o aquaviário...

(Soa a campanha.)

O SR. MAURÍCIO FERREIRA HUPALO - ...balsas, empurradores. Então, só para manter isso tudo funcionando, a gente gasta quase esses 15 milhões. Então, só recursos dessa monta é que justificam manter essa estrutura funcionando para poder produzir.

Para terminar, o meu último eslaide.

Como eu já até antecipei, o futuro da Comara, apesar de o Comando da Aeronáutica entender, saber da importância da Comara fazendo obras onde a iniciativa privada ainda não faz, sem uma quantidade de recursos adequada, previsível e perene... Por que falo em previsibilidade? Não adianta no meio do ano mandar recursos para a Comara. A Comara tem que saber que vai receber recursos no início do ano para poder planejar toda a parte logística. Se chegarem em agosto e falarem "Comara, agora você vai receber 50 milhões." Perdemos o ano, porque enquanto o rio estava navegável, se não compramos os insumos e os transportamos, não executamos na época da seca.

Então, seria isso. Esperamos que a organização permaneça. O Comando da Aeronáutica deseja isso, mas, realmente, sem uma quantidade de recursos mínima por ano, isso vai se tornar um pouco difícil.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Agradeço muito, Coronel Maurício Ferreira, por sua exposição, que obviamente acrescenta muito às nossas discussões e à nossa reflexão, e pelo exaustivo trabalho que vem realizando. Há falta total de recursos. Nós temos que equacionar isso em nível de Senado e do próprio Ministério da Fazenda.

Eu passo a palavra agora ao Sr. Gilberto dos Santos Scheffer, operador de linhas aéreas sistemáticas nos Estados de Rondônia e do Acre e Conselheiro da Associação Brasileira de Táxis Aéreos - por dez minutos.

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER - Obrigado.

Quero agradecer à Comissão, ao Presidente, que nos convidou para estar participando aqui. Eu acho que o meio mais democrático que existe ao se criar uma nova lei é chamar quem de fato empiricamente está vivendo e conhece o tema envolvido.

Eu venho aqui hoje para falar sobre a nossa Região Amazônica. A minha empresa opera táxi aéreo e ligação aérea sistemática, que é um estrato de linhas aéreas pequenas, que são as que dão conectividade às malhas maiores, às linhas

aéreas nacionais. E também operamos um serviço de UTI aérea e um serviço geral de táxi aéreo naquela região - Rondônia, Amazonas e Acre.

De tudo isso que o Coronel estava falando, eu tenho pleno conhecimento. Na verdade, fico feliz por deixar uma contribuição aqui, caso venha a ser aceita, para o PLS 258, uma emenda. O art. 37 da emenda fala o seguinte: "Somente poderão ser realizadas operações em pistas que tenham homologação ou registro." O que a gente está pedindo? Que se coloque uma emenda que diga o seguinte.

Independentemente do registro de homologação do aeródromo civil, poderá ser utilizado por empresa de táxi aéreo, desde que:

§ 1º Esteja localizado em terras indígenas e em comunidades de difícil acesso da Amazônica Legal;

§ 2º O comandante da aeronave irá informar no plano de voo, com exatidão, as coordenadas geográficas ao Sistema de Controle de Tráfego Aéreo;

§3º O comandante declara que a pista daquele aeródromo tem condições de pouso e decolagem para a aeronave utilizada.

Por que nós estamos pedindo hoje que isso seja inserido? Porque hoje não há nada, não há nenhuma lei que fale que isso pode ser feito .

Está aqui o Jorge, assessor da Anac, que conheço. Não sei se há mais alguém da Anac.

Nós temos uma dificuldade muito grande hoje de regular isso. A Anac diz que não há lei. Existe uma demanda grande nas terras indígenas. Como é que vamos registrar essa pista? O índio vai registrar? A Funai vai registrar? Quem vai registrar? Então, nós temos essa dificuldade.

Hoje a realidade é que os táxis aéreos acabam não operando, não atendendo às vezes a demanda, porque nós vamos para a irregularidade, não para a ilegalidade. Nós vamos para a irregularidade. Acabam morrendo, ou seja, morrem índios lá, morrem pessoas nas áreas de difícil acesso - quilombolas, ribeirinhos. Isso porque às vezes o táxi aéreo não pode ir lá com uma UTI aérea. Quem está atendendo de maneira muito precária? O táxi aéreo clandestino, que vai lá e atende. Então, nós precisamos que seja revisto esse artigo e colocadas essas emendas. Essa é uma reivindicação das empresas de táxi aéreo da Amazônia e também de toda a Associação Brasileira de Táxi Aéreo (ABTAer) - estão aqui o nosso presidente e o nosso secretário. Está aqui o Comandante Jorge Bitar e o Afonso. Também o Comandante Cleiton, de Manaus, o Comandante Heiss, de Belém, e o Comandante Albrecht, que está aqui e também faz parte da nossa associação - ele é do Rio de Janeiro, mas já operou na Amazônia, ele conhece muito da Amazônia também.

Esse é um caso de extrema necessidade, é caso de salvar vida, porque nós não podemos mais fazer de conta. Além disso, existem outras situações hoje em que se declara o plano de voo para um lugar e se pouso em outro. Não podemos falar que isso não existe, porque existe. Seria demagogia eu falar aqui que nós vamos...

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Não é só na Amazônia.

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER - Não é só na Amazônia.

Vamos buscar esse consenso. Eu gostaria de deixar aqui essa contribuição para o art. 37, para que possa ser feita essa emenda.

Eu tenho só dez minutos e tenho referência a outro artigo também, ao art. 230, que fala dos táxis aéreos: "Os serviços aéreos de transporte público serão prestados mediante autorização por empresas aéreas de táxi aéreo, constituído no grupo de aviação geral". O que nós queremos? Nós queremos ter um grupo específico, nós não queremos ser aviação geral.

O que é o táxi aéreo? É uma empresa de pequeno ou médio porte, a qual tem aeronaves que são ferramentas de trabalho. Nós não somos empresas ricas. Na aviação geral, há o cidadão do aerodesporto, há o cidadão que tem um jato de US \$30 milhões. Nós, não. Nós temos uma frota velha e não conseguimos renovar a frota porque não temos os benefícios que a linha aérea tem. Então, por esse motivo, pedimos que se crie um grupo específico para nós. Hoje há os grupos 1 e 2, a aviação comercial e a geral. O táxi aéreo está no meio da aviação geral, e o táxi aéreo não é aviação geral. Nós prestamos um serviço de imensa relevância social para o Brasil, principalmente na Amazônia Legal, onde nós fazemos a conectividade de pessoas que não têm alternativa, como o Coronel falou. Leva-se quantos dias para sair de Manaus até Yauaretê de balsa?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER - Quarenta. De Grand Caravan, que é a aeronave que mais operamos na região, é em torno de cinco horas, não é Cleiton?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER - Em quatro horas e meia, cinco horas, o cidadão está lá.

Então, isso é uma coisa de extrema relevância para o desenvolvimento daquela região e para o desenvolvimento da aviação no Brasil como um todo, porque, como nós também hoje temos essa prerrogativa de operar como ligação aérea sistemática, acabamos transportando os passageiros como uma linha aérea, em que o cidadão entra no *site*, compra a passagem dele e vai de A para B. E nós o levamos até um centro maior onde ele pode pegar uma linha aérea comercial nacional, daí o fortalecimento da malha aérea nacional, porque há os pequenos.

Além disso, o táxi aéreo é o maior formador de mão de obra especializada, é o celeiro de mão de obra do Brasil. Se você fizer um levantamento, verá que 90% dos pilotos que estão nas linhas aéreas passaram por um táxi aéreo. Como tiveram uma padronização já ali, fica fácil ir para a linha aérea. O táxi aéreo é uma empresa organizada tal qual uma linha aérea. Nós temos uma organização hoje com diretor de segurança operacional, diretor de operações, enfim, a mesma diretoria que uma linha aérea tem, o táxi aéreo tem, pelas prerrogativas e pelos deveres tem que ter.

Então, eu tenho orgulho de estar representando o segmento do táxi aéreo hoje, principalmente da Região Amazônica, onde eu opero. Eu estou falando aqui de Rondônia, Acre e Amazonas, os três Estados em que eu opero. Estão aqui o Cleiton da CTA, que é de Manaus e deve falar na segunda instância, e o Comandante Heiss, que é de Belém do Pará. A nossa missão é estar ali com aquele povo.

É muito importante que os senhores analisem a possibilidade de incluir essa emenda no art. 30, colocar lá que o piloto pode declarar as coordenadas geográficas exatas na sala de tráfego aéreo.

Hoje o operador de tráfego aéreo vê a imagem de satélite e olha lá. Existe o ilícito? Existe, sim, na região, mas nós não podemos ser penalizados porque existe alguém que opera de maneira errada, ou por causa do narcotráfico naquela região. Isso aí cabe às autoridades competentes investigar.

Agora, o táxi aéreo está sendo muito penalizado em função de não poder ter o que já teve uma vez. Registrar: qual o designativo da pista? Grupo de zulu. Isso, quantos anos atrás? Há vinte anos podia, não é, Comandante Heiss?

O SR. JOSÉ RENATO HEISS - Vinte e cinco anos.

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER - Vinte e cinco anos atrás. Se a pista não tinha designativo, declarava-se no plano de voo: zulu zulu zulu. Era grupo de zulu. E eu era responsável, como comandante, por conta e risco, da mesma maneira que eu sou responsável... Se eu quebrar um avião aqui no Aeroporto Internacional de Brasília, eu vou ser responsabilizado também. O operador vai ser, do jeito que vai ser lá. Então, ninguém se engane que a responsabilidade aqui não vai haver. Vai haver. A diferença é que lá nós vamos estar salvando vidas, porque eu já vi cidadão ali picado de cobra, com apendicite arrebentada. E você, quando chega à cidade, é visto como o salva-vidas dele, percebe o olhar de alívio que o cidadão, porque você o tirou de um lugar em que ele iria morrer. Se ele ficasse lá, ele iria morrer, com toda certeza, Senador. Então, eu espero...

(Soa a campanha.)

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER - ... ter podido contribuir neste momento...

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - O senhor tem mais um minuto.

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER - Tenho mais um minuto?

Então, quero só agradecer a todos por terem convidado as empresas operadoras de táxi aéreo, que vivem a realidade. Às vezes, faz-se uma lei que não está de acordo com a realidade. A lei, às vezes, digamos assim... Às vezes coloca-se uma Ferrari numa estrada cheia de buraco. Não pode. A nossa infraestrutura na Amazônia é diferente da infraestrutura do Sul e do Sudeste. Igualmente, os Estados Unidos têm a questão do Alasca. Existe uma legislação específica para o Alasca. Por quê? Porque lá é uma área de muito difícil acesso devido às condições climáticas, enfim, à distância.

Então, é isso que a gente pede que seja analisado, principalmente essa questão da Amazônia, Senador. Se puderem olhar com carinho, eu vou deixar... Não sei com quem eu vou deixar essa proposição das emendas...

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Com o Relator.

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER - Referente ao art. 30 e ao art. 230.

Muito obrigado, senhores.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Eu agradeço muito por suas palavras e por sua contribuição.

Nós passamos a palavra agora ao Sr. Tarik Pereira de Souza, Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas da Anac.

Sr. Gilberto, obrigado por sua contribuição.

O SR. TARIK PEREIRA DE SOUZA - Bom dia a todos.

Antes de mais nada, agradeço o convite para participar desta audiência sobre um tema de profunda relevância para a aviação civil brasileira. Falo isso por ter trabalhado na Região Amazônica por quase uma década. Trabalhei quando ainda era Oficial Engenheiro da Força Aérea Brasileira e, depois, já nos quadros da Anac.

Sinto-me realmente motivado para contribuir com esta Comissão e, sempre que possível, estarei ajudando, contribuindo para que a gente possa encontrar uma solução que, obviamente, beneficie a sociedade brasileira e especialmente a sociedade da Amazônia Legal.

Pode passar.

O objetivo desta apresentação é mostrar a infraestrutura da Amazônia, os desafios da aviação civil e os avanços normativos. Próximo.

Um rápido roteiro: uma breve introdução; base legal e também normativa; infraestrutura na região; os desafios encontrados; os avanços normativos que a Agência já conseguiu alcançar; e uma parte do fomento.

Próximo.

Essa imagem inicial chocante é só para deixar registrado que a missão primordial da Agência é garantir uma aviação segura para todos os brasileiros. Nós queremos que todos voem e voem com segurança. Essa é a missão da Agência.

Próximo por favor.

Base legal e normativa. Obviamente, a grande base legal é o Código Brasileiro de Aeronáutica. Cito, neste momento, o art. 36 e o art. 36-A. O art. 36 fala, basicamente, que temos que ter normas que valham para todo o Território nacional. E, a partir de 2015, houve a inclusão do art. 36-A, que aponta que a autoridade de aviação civil - a Anac - poderá expedir regulamento específico para aeródromos públicos situados na Amazônia Legal, visando atingir estes objetivos: fomento, integração, atendimento de comunidades isoladas, acesso à saúde e apoio às operações de segurança. Então, esse regramento já está vigente, e a agência vem trabalhando, sem nunca esquecer a parte de segurança, no atendimento desse artigo.

Pode passar para o próximo.

Eu deixo registrado os principais normativos da Agência em termos de aeródromos: passa pela parte de segurança da aviação contra atos de interferência ilícita (*security*); pela parte de projetos de aeródromos; pela parte de operação; pela parte de cadastro de infraestrutura, que foi um tema levantado pelo representante dos táxis aéreos; e também pela parte do Sescinc, que é a nossa Resolução nº 279. É apenas para registro, não vou comentar em função do tempo.

Pode passar.

A Amazônia Legal, como todos sabem, é uma região que engloba quase 50% do Território nacional e envolve nove Estados.

Pode passar.

Eu fiz um levantamento de todos os aeródromos públicos cadastrados pela Agência. Vejam que o Pará é o Estado que tem o maior número de aeródromos públicos cadastrados; depois vêm Mato Grosso e Amazonas; Roraima tem apenas dois aeródromos públicos. O Brasil conta, atualmente, com 630 aeródromos públicos.

Pode passar.

Em relação a aeródromos privados, vejam que o Estado de Mato Grosso tem em torno de 418 aeródromos privados cadastrados; Pará, 132; Roraima, 112. E aí destaco que a grande maioria desses aeródromos privados são aeródromos que foram cadastrados pela Funai para atendimento das operações indígenas. E aí se sucedem os demais aeródromos nos Estados. O Acre tem 7 aeródromos privados.

Pode passar, por favor.

Desafios encontrados nas inspeções e visitas que fiz na Amazônia Legal. Cito alguns exemplos clássicos, como Boca do Acre e Itamarati, no Amazonas; em Rondônia, Ariquemes e Ji-Paraná; no Acre, Porto Walter e Jordão; em Roraima, Surucucu e Surumu; no Pará, Belém; no Amapá, a capital, Macapá; no Maranhão, Imperatriz; no Tocantins, Araguaína; e, em Mato Grosso, apenas Cuiabá. Vivendo a experiência da região, eu destaco para os senhores estes desafios que nós, inspetores da Agência, encontramos.

O primeiro, realmente, é a presença de não conformidades na infraestrutura aeroportuária relacionadas à parte de deficiência da sinalização, de pavimentos aeroportuários deficitários, de cerca operacional/patrimonial rompida, da presença de obstáculos na faixa de pista, de drenagem insatisfatória, entre outras. Também percebemos que o Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio (Sescinc) é inoperante ou em categoria abaixo da requerida. Também detectamos pessoal e equipamentos afetos à segurança da aviação contra atos de interferência ilícita (*security*) insuficientes; e trânsito de pessoas e animais nas áreas restritas de segurança. E, por fim, talvez o grande ponto que eu gostaria de destacar nesta apresentação: ausência de operador do aeródromo devidamente capacitado (gestor aeroportuário) para o desempenho das suas atividades. Identificamos que não há um operador, não há um responsável por aqueles aeródromos, especialmente os aeródromos públicos, que tenha conhecimento e que possa gerir um aeródromo público, mesmo de pequeno porte.

Pode passar.

O que se espera desse gestor aeroportuário? Há várias funções que se esperam dele, mas, nesses aeródromos de pequeno porte, é difícil, às vezes, até identificar quem é a pessoa que está do outro lado - e garanto para os senhores que não é por falta de tentativa da Agência. Pensem comigo: se não é possível nem dialogar com o operador responsável por um aeródromo público, como é possível viabilizar operações? Nós temos que garantir a segurança. Então, realmente, nós enfrentamos isso, e é algo que considero o ponto mais delicado.

Pode passar.

Eu retirei algumas fotos das inspeções realizadas das quais eu participei. Ali, há uma cerca patrimonial rompida; um transeunte na pista de pouso.

Pode passar.

Ali, apesar de a faixa de pista estar perfeita, há um obstáculo, que é a vala de drenagem. Há um pavimento ali todo deteriorado, com patologias, que, se não houver um reparo, fatalmente vão implicar restrições às operações aéreas.

Pode passar.

E aí a parte da sinalização horizontal, que é a pintura na pista, que é devidamente utilizada pelos pilotos para poder fazer a aproximação e a decolagem, desgastada em alguns desses aeródromos.

Pode passar.

Eu listei os principais motivos de interdição. Vejam que o principal motivo é controle de acesso. Controle de acesso é permitir que pessoas não autorizadas adentrem os aeródromos públicos e se tornem um risco para si mesmos e para as operações. Temos questões relacionadas também às condições de pista. Inclusive, o primeiro item é desídia/solicitação. A Agência entra em contato com o operador, quando consegue conversar com ele, e não há um retorno. E aí, obviamente, temos que tomar a decisão mais gravosa possível, que é a interdição daquele aeródromo público.

Pode passar.

Nós tivemos avanços normativos. Eu cito o RBAC nº 153, que é operação de aeródromos, em que nós, recentemente - em junho de 2016 -, alargamos a Classe I, que é a classe para aeródromos que processam abaixo dos 200 mil passageiros. Com essa classificação diferenciada, maior número de aeródromos de pequeno porte tem requisitos aplicáveis a essa infraestrutura menor, tem um número menor de requisitos aplicáveis.

Pode passar.

Na parte do Sescinc (Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio), nós fizemos uma alteração em 2013, permitindo a operação de voos regulares com até dois movimentos semanais, duas frequências semanais, e vai ser inserida na nossa agenda regulatória a possibilidade de que esse número de movimentos, sem o contra-incêndio, possa ser utilizado. Então, é um assunto também que já está devidamente esquadrinhado pela Agência para estudos.

Pode passar.

Enfim, eu gostaria de dizer que a Agência, obviamente, tem o papel fundamental de normatizar a questão, de fiscalizar, de aplicar as sanções necessárias, mas também estamos com ações de fomento. É aquela ação em que a gente busca o operador, sabendo de suas dificuldades, e apresenta os nossos regulamentos, tenta criar aquela cultura...

(Soa a campanha.)

O SR. TARIK PEREIRA DE SOUZA - ... de segurança operacional, para que ele possa realmente conduzir a gestão do aeródromo da melhor forma possível.

Pode passar.

Enfim, esta foi uma breve apresentação. O tema é muito complexo. Como eu falei, tenho muita motivação para tratar sobre o tema.

Deixo aqui uma frase de um médico - pode passar - e escritor que ficou famoso na cidade de Manaus, chamado Djalma Batista, que até nomeia uma das principais cidades: "Não tenho dúvidas de que já existe uma nova mentalidade nacional em relação à Amazônia, permitindo que o Brasil realize a tão esperada política amazônica, com a qual se completará a unidade brasileira." Garanto para os senhores que a Agência não está com os olhos fechados para a realidade da Amazônia. Nossos inspetores - não só eu, mas outros colegas - também temos experiência na área, e nós sabemos que precisamos avançar, mas avançar sempre pautados pela segurança das operações aéreas.

Obrigado a todos. Bom dia.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Bom dia.

Agradeço muito ao Sr. Tarik Pereira de Souza, Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas da Anac.

Nós vamos agora agradecer aos expositores e pedir a eles que se sentem aqui à frente.

Vamos agora chamar a segunda Mesa. Inicialmente, vou chamar Sr. Cleiton Sergio de Souza, operador de táxi aéreo no Estado da Amazônia; depois, o Sr. José Renato Heiss, operador de táxi aéreo do Estado do Pará, região de Belém/Marajó e representante do Norte da Associação Brasileira de Táxis Aéreos; e o Sr. Gustavo Albrecht, Presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves (Abul).

Todos já sabem que cada expositor terá dez minutos. Quando tocar a campainha, ainda resta um minuto, vocês não precisam se preocupar. Com nove minutos, a gente toca a campainha só para advertir que ainda tem um minuto para fazer o encerramento.

Então, inicialmente, vou pedir ao Sr. Cleiton Sérgio de Souza, operador de táxi aéreo do Estado do Amazonas, para fazer uso da palavra, fazer sua exposição.

O SR. CLEITON SERGIO DE SOUZA - Bom dia a todos. Bom dia, Senadores.

Obrigado pelo convite que o Senado nos fez para participar desta importante decisão, que é a criação do Código CBAER. Como disse o nosso amigo operador, o Comandante Gilberto, nós, mais do que nunca, devemos fazer parte desse processo. Nós sabemos com o que lidamos, o que nós passamos no dia a dia.

Infelizmente, deu problema no meu *pen drive* que eu trouxe para fazer a apresentação. Eu vou na base do improvisado aqui. Vou falar um pouco do Amazonas em sim, onde hoje opero - um colega falou do Mato Grosso, de Rondônia, e há um colega do Pará.

No Amazonas, nós tínhamos 69 pistas décadas atrás. Hoje, para vocês terem ideia, há 29 pistas operacionais, regulares. Isso, para uma dimensão territorial onde cabe a França, a Espanha, a Grécia e a Suécia juntas. É um Estado enorme, mas com poucas pistas operacionais. Para se ter uma ideia, ele é maior do que todos os nove Estados do Nordeste. Só estou falando um pouquinho aqui para a gente refrescar a memória, eu sei que os senhores têm esse conhecimento.

É um Estado onde temos apenas quatro pontos de abastecimento e temos quatro pistas que operam no noturno. Uma delas é a H24, que é Manaus. Nas demais, nós temos que fazer solicitação, Senadores, para fazer reserva de horário, e isso apenas por quatro horas. Um minuto que passar... Nós pagamos, por hora, em torno de R\$600 para aguardar o balizamento para nós operarmos - para operarmos tentando salvar uma vida, para operarmos para levar técnicos para tirar da escuridão... Todos os Municípios, excluindo-se Manaus, ou seja, 61 Municípios no interior operam com energia termoeletrica, então, de vez em quando, há esses blecautes lá, e somos nós que levamos socorro. A linha aérea que lá opera, e é regional, cobre apenas seis ou sete Municípios. Nos outros Municípios, quem faz esse trabalho de caráter social somos nós, os táxis aéreos, e esbarramos nestas dificuldades: as pistas que não estão homologadas, que perderam seus registros; os aeródromos que não têm a infraestrutura adequada.

Para se ter uma ideia - o colega ainda agora estava falando da Comara, apresentando as pistas -, nós temos dificuldade em uma pista, Sierra Bravo, em um aeroporto internacional, que é Tabatinga - não sei se os senhores têm esse conhecimento -, que tem a travessia de índios. Existe um corredor, existe uma estrada, no meio da pista, que tem a travessia de índios. E quem determina isso aí são eles. Eles passam na hora que querem, no dia que querem. Por isso, nós temos no Notam que as aeronaves têm que ser informadas 30 minutos antes do pouso e 15 minutos antes da decolagem, para que o fiscal possa pegar seu veículo, sua moto, seu carro, e ir lá verificar, ficar um de um lado e outro do outro, vigiando se os índios vão chegar para passar naquele momento do pouso, da decolagem, e se não há nada quebrado, porque muitas vezes eles quebram garrafas de bebidas e quebram até as lâmpadas dos balizamentos, colocando em risco a operação. Isso acontece porque, quando foi feita a pista, havia essa aldeia do lado, e nunca se conseguiu mudar.

É por isso que eu venho dizer aos senhores que a Amazônia tem que ser olhada com olhar diferente daquele dirigido aos demais Estados do País. Ela deve ter uma regulamentação diferenciada, assim como o Alasca, nos Estados Unidos, senão vai ficar cada vez mais inviável operarmos lá.

Hoje reduziu-se o número de pistas em que nós operamos. Consequentemente, reduziu o número de clientes. Se formos operar, seja num trabalho social... Eu trabalho com o Exército, trabalho com a Defesa Civil levando mantimentos, levando medicamentos, trabalho social, e às vezes não se pode levar para um Município.

Eu tenho aqui várias pistas boas, em condições de uso. Envira por exemplo. Ano passado, eu não pude levar mantimentos, ajuda humanitária para o Município de Envira, porque é uma pista de 1.200 metros asfaltada, com 30 metros de largura, mas ela não está registrada nem homologada. Então eu tive que ir para Eirunepé, colocar num barco e demorar mais seis ou oito horas de viagem para chegar ao destino. E é pertinho. De voo, são apenas quinze ou vinte minutos. E assim sucessivamente, temos várias pistas.

O colega militar da Comara falou em Yauaretê. Em Yauaretê, senhores, para se ter uma ideia, são 1.600 metros de pista asfaltada, com 30 metros de largura, onde operava o Correio. Hoje nós deixamos de fazer. Nós operávamos para o Exército, mas também não operamos hoje, senhores, porque foi suspensa... Ela foi suspensa porque o plano diretor do aeródromo não foi feito. É uma pista essencial para o Estado e para o País, porque 99% de quem opera lá são as Forças Armadas, para a defesa da nossa divisa com outros países.

Ela foi suspensa, e não só ela. Nós temos Barreirinha, Nhamundá, temos Yauaretê, Envira, Tapauá, Santo Antônio do Içá e Japurá. Eu relacionei apenas essas sete, porque são pistas em melhor condição de uso, são asfaltadas, têm cabeceiras identificadas, são pintadas e algumas delas, como em Japurá, cercadas, com área de escape dentro do regulamento, e ela não tem nenhuma travessia de pessoas.

O Município de Nhamundá fica numa ilha onde há uma pista afastada, no alto, uma pista totalmente segura, onde não existem moradores, mas a pista não é homologada. Não foi nem sequer registrada. Não se pode operar. O mais difícil é a pista, que existe, e agora não se pode operar.

Só para se ter uma ideia da dimensão do nosso Estado... Eu vou comparar com Yauaretê, porque é mais fácil. De Yauaretê para Parintins são 810 milhas de distância, o que equivale a 1.500 quilômetros em linha reta ou cinco horas e trinta de voo. É mais distante do que Manaus/Cuiabá, rota por que tenho que passar por três Estados, Amazonas, Pará e Mato Grosso, com 792 milhas ou 1.466 quilômetros. Então é um Estado enorme, que tem que ser visto com carinho, o que também estendo para as regiões vizinhas, como Acre, Rondônia, Roraima e parte do Pará.

Nós temos também outra situação que talvez vocês não conheçam. O nosso combustível é um dos mais caros do País, na nossa região. O nosso seguro chega a ser 30% mais caro. E algumas seguradoras nem sequer fazem seguro da nossa atividade para a nossa região, a atividade aeronáutica. Então vocês veem que há um leque muito grande de dificuldades. E a aviação não é para os abastados. Os seus proprietários têm... É uma ferramenta de trabalho para atender os necessitados.

Aonde não se vai de barco nem há estrada, a maioria, 90% são de rios, é barco ou avião, sendo algumas delas somente por avião. É o caso de algumas pistas operadas por operadores de pesca. Dependendo da época do ano, só opera pelo ar, só por avião.

Então, ela é necessária para o desenvolvimento do Estado, do Município e do País. É quem ajuda realmente na fiscalização das nossas fronteiras.

Tenho prestado serviços, volto a dizer, para os Correios, para transporte de valores, para o Exército, para a Defesa Civil...

(Soa a campanha.)

O SR. CLEITON SERGIO DE SOUZA - E às vezes ficamos impossibilitados de realizar voos para algumas regiões por esse motivo.

Costumo dizer que nós regredimos. Há décadas, havia mais pontos com mais estruturas do que hoje. Nós brincamos de fazer plano para um lugar, para tentar salvar vidas, e vamos para outro. Se as autoridades pegarem... Se nós não fizermos, outro faz. As autoridades pegam e suspendem, caçam o direito, ele fica impossibilitado de trabalhar pelo resto da vida e tem que demitir os seus funcionários.

Um trabalho em conjunto deveria ser feito entre o Estado, governadores, União, Ministério Público e demais autoridades competentes para que esse processo de regularização das pistas seja feito o mais breve possível, num esforço conjunto.

Essa é a minha proposta.

Muito obrigado aos senhores.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Agradeço ao Sr. Cleiton Sergio de Souza, operador de táxi aéreo na Amazônia, pelo seu depoimento.

Notamos que houve, na verdade, uma regressão no número de pistas. É necessário mais investimentos e uma avaliação mais profunda nesse ponto.

Certamente o Relator absorveu todos esses dados e vai receber mais informações para minimizar esse problema, que é bastante delicado.

Vamos agora passar a palavra ao Sr. José Renato Heiss, operador de táxi aéreo do Estado do Pará, região de Belém e Marajó e representante do Norte da Associação Brasileira de Táxis Aéreos.

O SR. JOSÉ RENATO HEISS - Senador Pedro Chaves, Senador José Maranhão, demais autoridades, senhoras e senhores...

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Eu gostaria de registrar a presença do Senador Raupp. É um prazer recebê-lo.

O SR. JOSÉ RENATO HEISS - A explanação do Comandante Gilberto...

O SR. PEDRO CHAVES (Bloco Moderador/PSC - MS) - O Senador Paulo também.

Desculpe.

Seja bem-vindo.

Eu vou descontar todo esse tempo. Pode ficar tranquilo.

O SR. JOSÉ RENATO HEISS - O Comandante Gilberto e o Comandante Cleiton fizeram uma explanação, a meu ver, muito completa sobre a situação que a aviação da Amazônia está vivendo.

Eu fui piloto e comandante na Taba (Transportes Aéreos da Bacia Amazônica), da Votec e da Penta Linhas Aéreas. Voei por cinco anos no garimpo e em aviação executiva também. Hoje tenho um táxi aéreo.

Estou representando aqui os táxis aéreos de Belém, em particular do Aeroporto Brigadeiro Protásio.

Eu queria começar falando sobre as pistas. O Comandante Gilberto falou e se referiu a esse assunto com bastante propriedade, que é preciso tornar viável a ida dos táxis aéreos para aeroportos não homologados na área indígena e em outros locais de difícil acesso. Difícil acesso é importante, não é? Praticamente, de difícil acesso é a Região Amazônica toda.

Nós temos, próximo de Belém, o Arquipélago do Marajó. Só para dar uma ideia da situação das pistas da Amazônia, isto aqui é um retrato muito claro. Pistas homologadas: Soure e Breves; duas pistas homologadas. Esta é a situação atual, de hoje; hoje, agora. Pistas não homologadas - isto aqui tudo é Ilha do Marajó: Salvaterra, Santa Cruz do Arari, Cachoeira do Arari, Chaves, Anajás, Afuá, Curalinho, São Sebastião da Boa Vista, Muaná, Ponta de Pedras. E agora três cidades aqui que não são geograficamente pertencentes ao Arquipélago do Marajó, mas que politicamente lhe pertencem, porque fazem parte da Associação dos Municípios do Arquipélago do Marajó: Gurupá, Portel e Porto de Moz.

Então, dá para chegar à conclusão de que é muito difícil falar em segurança quando a aviação de táxi aéreo não tem como fazer plano. Aí que é importante aprovar o artigo do Comandante Gilberto. Outras pistas não homologadas nas proximidades de Belém: Cametá, Oeiras do Pará, Limoeiro do Ajuru, Mocajuba, Baião.

Bem, a mensagem que eu queria deixar aqui é que realmente seja atendida a mudança do artigo que trata das pistas não homologadas, o que é muito necessário para a nossa região.

O ICMS também. Nós pagamos lá no Pará mais de 30% de ICMS. A operação do táxi aéreo fica extremamente difícil. Estou me referindo aqui mais aos táxis aéreos que operam aviação convencional, que é o meu caso, e que é o caso de todos que operam lá no Aeroporto Brigadeiro Protásio. Seria muito interessante não só o querosene ser beneficiado, no sentido de baixar esse ICMS, como também o AVGAS.

Eu queria falar também do Aeroporto Brigadeiro Protásio. Eu, particularmente, acho um absurdo uma vontade política que existe no Estado do Pará, por todos os governantes que entram, de retirar o Aeroporto Brigadeiro Protásio, um aeroporto extremamente importante. Hoje, é até uma questão de saúde pública, porque o Governo não dá a assistência que deveria para as populações do interior. Diariamente, chegam ao Aeroporto Brigadeiro Protásio pessoas doentes. E eu não estou falando de doente grave, mas de alguém que precisa fazer um tratamento de saúde e se desloca por meio de avião, de pequenas aeronaves. Estou falando dessas pequenas aeronaves. É uma realidade que não existe mais aqui no restante do País; aqui no Sul não existe mais isso. O táxi aéreo de pequeno porte é uma realidade da Amazônia. Nosso amigo da Anac

viajou, sabe disso. É muito importante para a região. Só quem conhece, como ele que passou por lá e verificou o quanto é importante a aviação a pistão, a aviação de pequeno porte na Amazônia. É extremamente importante.

Então, eu queria enfatizar o fato de que é muito importante manter o Aeroporto Brigadeiro Protásio na atual posição geográfica porque, caso ele seja retirado e levado para mais distante, isso será um caos total para o atendimento de prefeituras que mandam diariamente doentes para serem tratados em Belém. Se eles forem desembarcar no aeroporto que fica lá na direção de Mosqueiro, com o trânsito lento que há atualmente, com o advento de uma sinalização que colocaram ao longo da BR, da Belém-Brasília, vai se tornar realmente uma situação muito difícil para que seja continuado o papel de salvar vidas, principalmente das pessoas mais carentes da Ilha do Marajó e das cidades circunvizinhas da capital do Estado. Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Eu agradeço muito ao Sr. José Renato pela contribuição. Realmente, é um problema delicado o da pista registrada, pista não homologada, pista nem homologada nem registrada. Então, é necessário que a Anac assuma por inteiro essa responsabilidade muito séria. Por isso é muito importante esta audiência nossa, aqui.

Passo a palavra ao Sr. Gustavo Albrecht, Presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves (Abul).

O SR. GUSTAVO ALBRECHT - Sr. Senador Pedro Chaves, Sr. Senador José Maranhão, senhores presentes, na realidade, eu estou aqui não como Presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves, mas como Coordenador da Área da ABTAer, no Rio de Janeiro. Voei em garimpo; eu voei dois anos na área de Itaituba, e quando eu operava lá eu fazia isso que eles estão dizendo: fazia plano de voo para um lugar e ia realmente para outro, colocando em risco a minha vida e a de quem ia comigo, porque se eu caísse ninguém acharia. Nessa época eu tentei... Eu tinha saído da Força Aérea, e fui a Belém, ao serviço de engenharia, para tentar resolver esse problema de registro. Aí nos deparamos com um empecilho que era insolúvel: as áreas não têm propriedade, são áreas devolutas da União. Se você não tem o proprietário da área, você não consegue fazer o registro do aeródromo. Então, eu consegui cadastrar aeródromos. Dava a coordenada: "Olha, aqui tem uma pista e eu estou indo para lá". E eu fazia o plano de voo daquela pista. Naquela época havia o Zulu Zulu, que nos facilitava. Então, quando você senta em Brasília, em um gabinete, e escreve uma legislação sem conhecer essa realidade toda, é complicado.

Aeródromos. Dava coordenada... "Olha, aqui tem uma pista e eu estou indo para lá". E eu fazia o plano de voo daquela pista. Naquela época havia o Zulu Zulu, que nos facilitava. Então, quando você senta em Brasília, em um gabinete, e escreve uma legislação sem conhecer essa realidade toda, é complicado.

Na realidade, eu me preparei para uma reunião de táxi aéreo em aeroportos, não só o da Amazônia. E a minha apresentação estava mais baseada nas reivindicações de táxi aéreo, porque eu estou sofrendo muito com isso.

Mas eu tinha proposto o negócio de registro de aeródromos, que fosse criado de novo o cadastro de aeródromos. Acho que a proposta do anteprojeto está uma salada de fazer inveja nos aeródromos. Mudaram as designações.

Antigamente nós tínhamos aeródromos públicos e privados. No público, todo mundo podia pousar; no privado, só quem era autorizado. Se alguém quisesse autorizar alguém a operar nesse aeródromo e quisesse fazer um uso comercial dele - chamado aeródromo privado aberto ao tráfego público -, ele tinha que ser homologado no padrão do público. O privado não precisava ter essa homologação.

Eu tenho escrito - e vou propor depois para os senhores - a possibilidade de você ter o cadastro. Então, se eu tenho ele no privado, mas quero que conste no Rotaer, eu faço um projeto e apresento lá. Se for aprovado, eu recebo uma matrícula e o coloco no Rotaer.

Mas, se eu tiver, no meio da minha fazenda... A fazenda do nosso próprio Presidente Vicentinho tem uma pista no meio. Por que ele tem que ter um registro, gastar R\$15 mil com um engenheiro aeronáutico, um engenheiro de infraestrutura, para fazer registro daquele aeródromo nos padrões? Obrigam a ter uma pista de grama, a ter planta, projeto. Acho isso um absurdo, e vem contra a nossa segurança.

Portanto, se nós tivéssemos a possibilidade de ter aeródromos cadastrados... No cadastro do aeródromo privado simplesmente teria que haver as coordenadas geográficas do aeródromo, o nome do proprietário, o endereço, o CGC e o CPF, e estaria cadastrado o aeródromo. Eu poderia fazer um plano de voo para esse aeródromo, naquele método Zulu Zulu, e estaria garantida uma segurança.

Então, são propostas que a gente está escrevendo - e depois eu vou passar ao nosso ilustre Relator -, para tentar melhorar a nossa legislação.

Eu agradeço a todos os amigos da ABTAer. Foi brilhante. O Gilberto falou o que tem que ser falado mesmo. Agradeço, também, a oportunidade de falar sobre isso.

Eu voei na Itaituba durante dois anos. Voei 2 mil horas de garimpo. Escrevi um livro sobre a operação no garimpo, que é completamente diferente do que existe, mas tem suas regras próprias. Muitos dos pilotos comerciais que foram para lá voar se acidentaram. Os que sobreviveram, sobreviveram porque se adaptaram às regras do garimpo. Por isso que isso aí fecha tudo. A Amazônia tem que ter regras específicas, não se pode querer tratar igual se trata o Galeão, em Guarulhos.

Então, acho que a legislação amazônica é imprescindível para a gente premiar aqui nesse código brasileiro, e a Anac tem que ver. Ele conhece a Amazônia, esteve lá e sabe como é.

Quanto ao problema de as pessoas entrarem na pista sem estarem credenciadas. Eu entro nos Estados Unidos, no aeroporto de Fort Lauderdale com meu carro, ninguém me identifica, eu entro, paro ao lado do meu avião, boto as minhas bagagens, depois saio e tiro o carro. E isso não é considerado transgressão, não é infração, não é nada. Então, eu acho que nós temos que rever um pouco o que não é viável.

No Galeão, alguém atravessando a pista, eu acho que é um perigo, um risco seriíssimo. Agora lá no garimpo ou lá na Região Amazônica, você não vai conseguir evitar que alguém atravesse a pista. E, se você interditar o aeródromo, você deixa aquela população toda à mercê da sorte, porque, às vezes, a única maneira de acesso é o aeródromo. Se você for inflexível na legislação, tem que fazer o que eles fazem, avisam antes, chegam mais cedo e alguém vai lá interdita e segura, porque é a maneira de se conviver.

Nós vemos que muitas prefeituras que, inclusive, são administradoras dos aeródromos deixam que ele seja interdito, porque eles querem usar ali para fazer uma vila residencial. Isso é péssimo. Nós estamos perdendo muitos aeródromos. Nós tínhamos que achar uma maneira, no nosso código, de evitar que as prefeituras pudessem acabar com os aeródromos.

Eu tenho como exemplo Saquarema, que era do Comando da Aeronáutica, e foi feito um convênio com a Prefeitura de Saquarema para administrar. A Prefeita de Saquarema deixou invadirem a pista para que seja interdita definitivamente e ali ela faça uma vila residencial. É um terreno que não é dela. Aquele terreno é da União, administrado pelo Comando da Aeronáutica, mas que foi cedido pela Prefeitura. Eu já tentei ajudar. Nós fizemos uma vaquinha, fazemos cerca para tentar administrar o aeródromo esportivamente. A Prefeitura não deu apoio de polícia e de segurança para o aeródromo. De noite, eles iam lá e cortavam, e nós consertávamos. Eu acabei desistindo. Nós vamos perder mais um aeródromo, que é Saquarema, como já perdemos inúmeros. Eu acho que o Código tinha que achar uma maneira de proteger a existência desses aeródromos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Eu quero agradecer o nosso amigo Gustavo Albrecht pelo seu depoimento.

Vou passar agora a palavra aos Senadores.

Inicialmente, ao Senador Paulo para fazer uso da palavra.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Eu queria saudar o Presidente e os nossos convidados.

Fica claro para nós Senadores ou Parlamentares que fazer uma legislação, principalmente um Código, para dar conta de um país como este com todas as suas diversidades... Quando falamos da realidade da Amazônia, do Nordeste, do Centro-Oeste, do Mato Grosso, é claro que é diferente do Rio, de São Paulo, do Paraná, etc. Então, é muito complicado pretendermos fazer uma legislação, principalmente nesse tipo de coisa, que dê conta de resolver esses problemas e essas especificidades. Por isso que temos que estar muito atentos.

Vocês que têm experiência na Amazônia têm que chegar aqui falando mais firme e mais grosso dessa realidade. E aqui nós temos que enfrentar - o companheiro que elaborou o Código - uma questão, principalmente ao tratar da questão das navegações regionais, que é o problema. Ele citou o exemplo e falou que foi da Taba e da Votec. Faltou falar da Sete e de tantas outras regionais que tentam resistir e depois decretam falência. Como falaram dos táxis aéreos individuais, dos aeroclubes, todos falidos. São pessoas que estão ali resistindo, inclusive com um grave problema: como não há mercado e nem trabalho, a aeronave é mal assistida tecnicamente. Vocês sabem que há desconfianças nos táxis aéreos por causa da questão da insegurança. Não é só em segurança do aeroporto, etc.

Eu acho que devemos fazer uma coisa articulada com as que monopolizam as aeronaves nacionais para ter uma capacidade de fortalecimento das regionais. Por exemplo, áreas assistidas pela capital, uma combinação GOL e TAM, poderiam as regionais serem fortalecidas para fazer o esticamento nas cidades regionais polos: Marabá, Santarém, Redenção.

Quer dizer, uma articulação que tenha o monopólio das grandes, mas que também se articule com as regionais para pegar esse mercado. O mercado Belém-Marabá pode muito bem ser feito por nossas regionais maiores. Como é nome das regionais? Lembra uma.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ RENATO HEISS - V. S^a está se referindo aos táxis aéreos?

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Não, às regionais, às médias regionais de lá.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Era a Penta, Passaredo, Piquiatuba.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Isso. E que, com isso, também vai combinando com os táxis aéreos. É como no transporte urbano estadual, que pode ser fortalecido pelos ônibus; dentro dos bairros, pelas vans; mais para dentro da estrada, pelo mototáxi, etc.

Se a gente não pensar um modelo assim, não vamos salvar as regionais, e, daqui a pouco, estão morrendo Piquiatuba, Passaredo, etc., porque não há mercado. Quanto às que monopolizam, é um monopólio tão brutal que, às vezes, para ir a Marabá, temos que pagar R\$2 mil porque a GOL não tem ou tem que comprar na hora.

Vocês sabem disso. Isso é real. Então, se não atacarmos isso, não vamos salvar as nossas regionais. Estou falando das médias. E dos táxis aéreos é um problema, porque nós inclusive aqui temos um plano antigo, acho que do primeiro governo Dilma, que chamávamos de aeroportinhos, um plano de um monte de aeroportos. Faltou orçamento para implementar. Só no Pará são 24, para implementar esses aeroportinhos, que são mais ou menos nessa área que você falou.

Por exemplo, na nossa realidade, falando da Ilha do Marajó, se você não levar em conta o problema amazônico, porque do lado do Marajó, ninguém quer construir pelo Minha Casa, Minha Vida no Marajó, sabe por quê? Porque lá no Marajó tem que levar pedra quem quer construir. Não tem pedra lá. Então, tem que levar a pedra. Então, o custo é maior.

Se para poder construir pelo Minha Casa, Minha Vida, por pequenas construtoras já tem tudo medido, ninguém quer construir porque tem que carregar pedra, é distante e o custo fica maior. Então, a questão amazônica tem essa diferenciação.

Ele falou de vários Municípios. Sabe por que não é homologado? Porque o que chamamos de aeroporto é uma rua na cidade: Oeiras, Currealinho, Afuá, São Sebastião da Boa Vista. É uma rua da cidade. Para o avião descer, o piloto tem que olhar primeiro se tem cachorro, se tem boi, se tem alguém que vem de bicicleta atravessando a rua, tem que dar um rasante primeiro para poder avisar, para todo mundo parar e ele poder descer. Não é assim?

Então, falar de segurança de aeroporto é isso. Sei porque vivemos isso. Depois que criaram uma verba indenizatória, temos condições de pegar aviãozinho para atender as nossas bases. Eu rodo tudo por lá assim. Entendeu? Oeiras do Pará é uma rua; Currealinho é uma rua que divide dois bairros; Afuá é uma pista. A cidade, Pedro, é em cima do alagado, as ruas são estivas, a pista foi feita de concreto em cima do alagado. Em Afuá não é assim? Enfim, são essas realidades.

Há outra realidade: problema ambiental. Cametá. Quando você pede para ir para Cametá, o que você fala no rádio: "Dois passageiros aqui vão para Baião", porque Baião é homologado, mas, na verdade, vamos para Cametá. E tem que dizer que está carregando uma autoridade, um Senador da República. Para driblar a não homologação, porque não está homologado, tem que dizer: "Nós vamos para Baião. Dois passageiros aqui vão para Baião". E, na verdade, vão para Cametá. Estou dizendo aqui para o pessoal da Força Aérea, porque é assim.

Sabe por que Baião não está homologado? E é uma pista bonita, conseguida por um antigo companheiro nosso, o Deputado Gerson Peres, com luz, com tudo. Está lá depredada. Já roubaram a luz e os fios, porque passa para a prefeitura tomar conta e ela não dá conta de tomar conta. Sabe por que não foi homologada? Porque a Aeronáutica, a Anac ou alguém da área foi lá e disse: "Para dar mais segurança, têm que se desbastar cem metros de floresta". Não foi homologada porque o Ibama não deixou desbastar os cem metros. Está lá depredada. Cametá é uma cidade média, histórica, que tem quase 400 anos. Vocês sabem, o pessoal do Pará conhece.

Então, essas realidades têm que chegar aqui para darmos conta de fazer uma legislação que resolva esses problemas, essas especificidades, porque, se formos pensar só a partir da realidade do Centro-Sul, não damos conta de solucionar esses problemas. Então, são duas coisas: a questão da segurança e dos aeródromos, mas também criar condições de mercado para o fortalecimento das nossas regionais, que são essas questões combinadas um pouco com quem monopoliza o transporte aéreo nacional.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Eu quero agradecer muito ao Senador Paulo, que fez observações extremamente oportunas, uma síntese na verdade, porque este é um país de dimensões continentais, com diferentes regiões, com peculiaridades diferentes. Certamente, o nosso Relator precisa levar em conta tudo isso.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Exatamente. Cada uma tem sua especificidade e isso tem que ser respeitado no Código, porque, às vezes, a pessoa está sentada em gabinete, dá as soluções que não são as ideais e angustiam todos vocês.

Vou passar a palavra ao Relator.

Depois eu passo a palavra ao Cleiton, que quer fazer uma colocação.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Cumprimento o nosso Presidente, Senador Pedro Chaves, e todos os membros da Mesa: o Sr. Gustavo Albrecht - a pronúncia é essa mesmo? -, o Sr. Cleiton Sergio e o Sr. José Renato Heiss, operador de táxi aéreo. Enfim, cumprimento todas as autoridades, o Brigadeiro que está aqui presente e veio como uma autoridade da Anac, da Força Aérea Brasileira.

Na verdade, eu estou muito otimista com relação à elaboração de um Código que possa, tanto quanto possível, normatizar a aviação em todos os seus meandros.

Estamos tratando na audiência de hoje, e não somente nesta audiência, da questão territorial e dos limites de operação dos aeródromos, especialmente na Amazônia.

Aqui foi dito, e é claro que isso é certo, que o Brasil é um continente, mas não é um continente uniforme. Todos os países que têm um território imenso como o Brasil... Aqui foram citados os Estados Unidos, a Operação no Alasca. Tenho assistido ultimamente, na televisão, no Discovery Channel, à Operação no Alasca. O piloto opera em cima de uma faixa gelada onde imagina que, realmente, tenham condições de operar com esqui. Tem hora que nem o esqui pode operar. Nem por isso as autoridades americanas são restritivas no que respeita àquela operação, porque aquela operação é necessária aos interesses nacionais. Se não fosse necessária aos interesses nacionais, naturalmente, eles teriam mil instrumentos para proibir aquela operação. Ao contrário de proibir, eles criam normas flexíveis inteiramente adaptadas àquela região.

O Senador Paulo trouxe aqui uma realidade que, aliás, em parte, já havia sido relatada por outros expositores hoje aqui.

Digo isso com certa autoridade porque fui relator do Código que está em vigor. Nós tínhamos duas relatorias, porque, quando chegamos ao Senado, identificamos que no quadro do Senado existiam muitos Senadores. Então, fizemos uma associação de Senadores pilotos. Quando chegou a hora de elaborar o Código, na verdade, havia muitas pessoas interessadas em participar dele. Então, nós dividimos a relatoria do Código atual em vários segmentos. Mesmo assim, não conseguimos o mesmo êxito em relação às audiências públicas que fizemos para conhecer a realidade da aviação naquele tempo. Por isso eu disse, no começo, que estou otimista, em função dos depoimentos de pessoas mais autorizadas, como presidentes de várias associações, desde empresas de aviação comercial, passando pela aviação geral, passando pela aviação experimental, aviação de ultraleve. E todos esses depoimentos que estão gravados vão orientar o nosso trabalho. É claro que nós não temos a pedra filosofal que vai resolver tudo, mas nós já temos uma massa de informações que vai nos permitir apresentar a solução para esses problemas todos.

O depoimento do Senador Paulo foi interessantíssimo, porque confirma praticamente todas as observações que foram feitas aqui. E se nós, da Comissão, não tivermos a capacidade de trazer para a letra do Código equações que possam responder a essa realidade é porque somos incapazes.

Então, essa é a razão pela qual nós estamos otimistas em relação a tudo que estamos ouvindo aqui.

Agora mesmo, chegou aqui uma demanda de prorrogação do prazo das audiências, porque falta ouvir os consumidores dos serviços aéreos. E eu acho absolutamente necessário que prorrogemos. É melhor atrasar um pouco a elaboração do Código do que elaborar um Código malfeito, irreal.

Ouvi aqui vários depoimentos, inclusive do Comandante Gustavo, que é a experiência viva nos seus cabelos brancos. Ele não fez como eu, que dei uma mão de tinta no cabelo, mas foi muito interessante e autêntico o depoimento que ele deu. Ainda hoje, nós fazemos isso na Paraíba, que é um Estado pequeno, um Estado que não tem as características da Amazônia, em que você voa horas e horas em cima de uma floresta, e não há onde fazer um pouso de emergência, tem que ser em cima das árvores mesmo. A Paraíba não tem muito isso, mas lá existem vários aeródromos, bons inclusive. Inclusive alguns asfaltados, que eu asfaltei quando fui Governador do Estado, que não estão homologados, perderam a homologação. O Estado deixou que se construísse dentro da área de segurança do aeródromo, levaram a cerca.

E há o caso do Município de Sousa, por exemplo, que tem uma pista muito boa, asfaltada e com um balizamento noturno. Eu fiz esse balizamento duas vezes e aconteceu a mesma coisa as duas vezes: roubaram. É incrível que isso tenha acontecido. Roubaram o grupo gerador, a cablagem toda e até as lâmpadas, que são especiais, não servem para nada fora daquilo ali. Levaram tudo. Fizeram isso. Eu fui governador duas vezes. Deixei a pista balizada, homologada, etc.. Quando fui governador pela segunda vez, encontrei a mesma situação. Estava sem balizamento. Eu fiz, pela segunda vez, o balizamento. E agora lá está. Esta semana, nós estamos agora na fase de eleições municipais, eu tive que fazer uma maratona, e não pude pousar em Sousa, porque não havia balizamento noturno. De novo levaram todo o material. E a Prefeitura faz vistas, nem sequer um inquérito para apurar quem roubou, quem levou, etc.

Então, isso mostra que nós temos que fazer alguma coisa para atender demandas específicas da Região Amazônica, mas também em relação a outros aeródromos.

Um dos últimos aeródromos que eu fiz, no último governo foi o da cidade de Cajazeiras, que, por coincidência, é uma das maiores cidades do Estado. E a aviação regional tem interesse de fazer uma linha porque Cajazeiras tem até uma tradição. Há mais de vinte anos, havia uma linha de aviação regional. Nós estamos caminhando para trás, feito caranguejo. Hoje não temos.

Eu fiz uma pista com 1.500m, asfaltada, deixei pronta. Não deu para homologar por questão de tempo. Eu estava saindo de lá. Eu já tinha asfaltado a pista anterior, por solicitação de todos, mas a Prefeitura deixou que se construísse quase dentro da pista. Aí, veio a segunda demanda. Eu asfaltei já em outra área maior. Encontrei um cidadão que era amante da aviação e ele fez a doação, o Estado não pagou nada pelo terreno, por sinal muito maior, entrada e saída livres. Pista de mil, acho que tem mais de 1.500m, para operar aviação regional inclusive.

Até agora, não está homologado. Esta semana eu operei lá nesse esquema. Fizemos um plano de voo para Patos, que está homologado, e também com balizamento noturno porque eu coloquei quando fui Governador do Estado.

Então, são coisas reais. Por que não se restabelecer a antiga modalidade de registro do aeródromo, com todas as informações que são necessárias para um controle, para uma fiscalização eventual? Nós temos que inserir isso no Código. E eu tenho certeza de que as autoridades aeronáuticas, a Anac e as demais, vão agradecer.

É preciso que haja alguma norma para solucionar problemas como o da Amazônia, como esse de pistas que estão operacionais, mas não estão homologadas. Nós estamos agora, por exemplo, no aeroclube da Paraíba. Eu sou sócio do aeroclube da Paraíba desde a época de Santos Dumont. De repente o setor imobiliário cresceu os olhos em cima da área, que é muito valorizada, uma área de 30 hectares, no bairro mais valorizado da cidade. Quando nós chegamos lá, em 1954, não havia nada, nem energia elétrica tinha, absolutamente nada.

E ainda há quem diga - por isso acho que o brasileiro tem uma mentalidade antiaérea, não sei se estou exagerando - que o aeroclube invadiu a cidade. Ora, o aeroclube invadiu a cidade? Quando chegamos lá não havia nada, só mato, mangaba e cajueiro. Não havia absolutamente nada. O aeroclube levou luz elétrica para lá. Nós construímos uma linha elétrica de quase 2km para atender as necessidades da oficina do aeroclube. E agora o setor imobiliário está incomodado por conta da área de segurança do aeródromo, que limita o gabarito das construções e entorno. De repente, um prefeito, arbitrariamente, declarou de utilidade pública e pediu a emissão de posse às 5 horas, às 6 horas já havia dez tratores destruindo a pista do aeroclube.

Estamos lutando, estamos na Justiça. A Anac tem dado todo o apoio, o Governo Federal tem dado todo o apoio, mas querem tirar, de qualquer jeito, o aeroclube de lá. Essa é uma realidade que eu conheço.

Com relação aos demais problemas que foram relatados aqui, eu acredito que nós vamos encontrar soluções no Código Brasileiro de Aeronáutica, porque se existe uma legislação que deve proteger a aviação é o Código Brasileiro de Aeronáutica. Se ele não fizer isso, é de todo mundo perguntar para que ele existe.

Então, o nosso esforço, o nosso empenho é esse. Por coincidência feliz, o Presidente da Comissão é um aviador da ativa, o Relator também o é, e o Pedro já está pegando um cheiro de aviador aí.

Então vocês podem ter certeza de que nós vamos trabalhar dessa forma. Nós temos como Presidente da Comissão que elaborou o anteprojeto do Código, que também é piloto, é professor de Direito Aeronáutico na Universidade de Goiás, o Sr. Georges, que, por sinal, hoje não está aqui.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Está escondido ali.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Ah, está ali, caladinho, não é?

E eu, pontando ele aqui, como dizem os policiais, estou aqui porque ele já está oferecendo uma contribuição ao aeroclube da Paraíba. Está trazendo uma autoridade em Direito Aeronáutico para a gente se proteger contra essa pretensão de

eliminar. Uns querem comprar o terreno do aeroclube, e não chegam com nenhuma proposta honesta, e outros querem criar uma condição para liberar a construção de paliteiros, desses edifícios imensos, que Brasília felizmente tem uma lei que não permite. Na Paraíba tem uma, mas é só na faixa do litoral.

Então, nós estamos aí, querendo fazer a nossa zona de segurança do aeródromo de forma que respeite a permanência do aeródromo ali. Vocês podem contar com a colaboração, a boa vontade e a experiência do Relator, do Presidente. Estamos aqui para ouvir e tentar equacionar todos esses problemas. E não é apelo eleitoral, porque aqui tem gente do Brasil inteiro e eu não posso ser candidato a prefeito em todas as cidades.

Pois não.

O SR. JORGE BITAR NETO - Senador, eu, como presidente da associação brasileira, gostaria de agradecer a oportunidade que estamos tendo para falar dos nossos problemas, hoje, especificamente, da Amazônia, mas o setor está reprimido. Um setor que paga as contas em dólar e fatura em reais realmente tem que lutar mais do que a média para sobreviver. Além disso tudo, nós vivemos a alta pressão de burocracia, nossa aviação está totalmente burocratizada. Nós competimos com os táxis aéreos clandestinos, que são concorrentes desleais, porque fazem o mesmo serviço com aeronaves mais novas e, realmente, cobram dois terços do que cobramos.

Então, este espaço aqui é muito importante para a nossa categoria, que vem sofrendo. O táxi aéreo leva progresso para as regiões mais longínquas e atende, praticamente, a todos os Municípios onde as pistas são homologadas ou registradas.

São importantes o agradecimento e a atenção que vocês estão tendo conosco. Como presidente da associação, eu agradeço muito, e só tenho que assinar embaixo do que todos falaram aqui, porque, realmente, foram depoimentos do dia a dia.

E, para complementar, a minha empresa fica no Campo de Marte, e o Campo de Marte é um aeroporto que também está sendo assediado: querem tirar o aeroporto para, justamente, acontecer isso. A população brasileira precisa entender que aviação não é um meio de transporte para abastados e pessoas com posses, mas, em um país do tamanho do nosso, é progresso, é levar ajuda humanitária, é levar comida, é levar água para quem, realmente, não tem condições.

Muito obrigado pelo aparte, pelo tempo dos nossos associados e companheiros.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Eu gostaria de dizer que esta audiência pública tem interatividade com todas as regiões do País.

Eu vou passar para o nosso querido Relator diversos questionamentos feitos de diversos lugares do Brasil, inclusive de São Paulo, do Rio, da Região Amazônica - Manaus, Marabá, etc. -, para, assim, enriquecer, muito mais, os conteúdos. Passo às suas mãos todas as palavras, os depoimentos, tudo isso, que eu acho muito importante.

E o Cleiton, há algum tempo, pediu a palavra e eu vou dar um minuto e meio para ele falar, para podermos encerrar esta reunião.

O SR. CLEITON SERGIO DE SOUZA - Senador Presidente, muito obrigado.

Nós estamos vendo aqui que o nosso Relator é pioneiro da aviação e testemunhou, como o Senador Pedro também. E o Presidente da Mesa, mais do que nunca, agora, está entendendo mais do assunto e é um dos pioneiros, porque, o Mato Grosso, para ter desenvolvimento, teve que usar aviação, e usa bastante até hoje.

Só um complemento com relação ao táxi aéreo. Além de todas as adversidades e dificuldades que nós temos, nós somos também os alimentadores das regionais para as linhas aéreas. O piloto para pegar experiência... Ultimamente, tenho feito isto já há uns cinco ou oito anos: estou pegando só pilotos que já conheço, saindo do aeroclube, e, geralmente, são pessoas que trabalham na empresa, ajudando-os até mesmo a fazerem os pagamentos do aeroclube, para depois adquirirem experiência, porque assim nós os moldamos.

(Soa a campanha.)

O SR. CLEITON SERGIO DE SOUZA - Então, eles pegam experiência na empresa, passam ali cinco, seis, oito anos, e depois vão para uma linha aérea, para uma regional, com uma vasta experiência - o piloto, o copiloto, o mecânico.

E, como disse o Senador Paulo, nós também somos alimentadores dos passageiros para essas empresas regionais, e nós não temos nenhum tipo de incentivo como elas têm. Para se ter uma ideia, nós éramos, há quase uma década, 256 empresas de táxi aéreo; hoje - corrijam-me depois se eu estiver errado -, somos 118 empresas operacionais no País.

Então, estamos regredindo cada vez mais e ficando com uma aviação obsoleta, uma aviação já antiga.

A aviação, realmente, eu a vejo como uma questão de segurança nacional, não só para a Amazônia, mas para o País todo. Quando acontece uma emergência - agora está prevista a maior seca na Amazônia - como se leva ajuda humanitária? É

a aviação. O barco, como está seco, não tem condições de transladar; ele não chega lá. É a aviação. O medicamento, o alimento, tudo vai de avião.

Então, realmente tem que haver um tratamento diferenciado, porque é a aviação que traz o desenvolvimento, o crescimento para a região, para os setores. A aviação é vista como questão de segurança nacional e temos que olhá-la com esse carinho que vocês estão olhando.

Muito obrigado pelo tempo.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco/PMDB - GO) - Vamos agradecer a presença aqui do nosso querido Senador José Maranhão, nosso Relator. O Paulo está ausente, mas estendo o agradecimento a ele; ao Coronel Maurício, representante da Aeronáutica, aqui presente; a todas as autoridades, convidados, para esta importante audiência.

Acho que daqui vão nascer novos frutos. A audiência de hoje foi muito importante porque foi bem focada na Amazônia. É importante que não pensemos só no eixo Rio/São Paulo. Para nós é muito importante que haja esses focos diferenciados. Como eu falei, nós aqui não temos um Brasil só, mas diversos Brasis. Então, temos de encarar sob esse enfoque.

Mais uma vez, muito obrigado.

Encerro esta reunião. Ficam todos convocados para a próxima semana, no mesmo horário e no mesmo dia.

Obrigado.

(Iniciada às 11 horas, a reunião é encerrada às 12 horas e 45 minutos.)