



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

REUNIÃO

04/10/2016 - 7ª - Comissão Especial Destinada a Examinar o PLS 258, de 2016

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Senhoras e Senhores, nosso bom dia.

Havendo número regimental, declaro aberta a 7ª 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 para tratar da criação de nova categoria para as empresas de transporte aéreo público não regular, os táxis-aéreos, bem como de sua equiparação aos direitos das empresas de transporte aéreo público regular, nos termos do Requerimento nº 004/2016, Ceaero.

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

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

Estão presentes os seguintes convidados, que já vou anunciar.

Vamos ter duas rodadas. Da primeira participarão o Dario Rais Lopes, Assessor Especial do Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação; o Sr. Rodrigo Ribeiro Alencar, Superintendente Substituto de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação (Anac), o Sr. Rodrigo Pedro Bom, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA). Estão presentes também, para a segunda rodada, como convidados, o Sr. Fernando Alberto dos Santos, Superintendente do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi-Aéreo (SNETA); o Sr. Milton Arantes Costa, Presidente da Associação Nacional das Empresas de Táxi-Aéreo; o Sr. Antonio Romeiro de Sousa, sócio e diretor-geral da Emar Táxi-Aéreo, do Rio de Janeiro. Foi solicitada a divisão do tempo do Sr. Milton Arantes Costa, o que vamos permitir.

Nós vamos agora conceder a palavra ao Sr. Dario Rais Lopes, Assessor Especial do Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação, que terá de 10 a 15 minutos para fazer uso da palavra.

Peço a todos os que anunciamos inicialmente, ou seja, o Sr. Dario Rais Lopes, o Sr. Rodrigo Ribeiro Alencar e o Sr. Rodrigo Pedro Bom, para sentarem-se à mesa.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Autorizo o Sr. Georges, que é um dos elaboradores da minuta do Código, a participar da Mesa.

Cada expositor terá de 10 a 15 minutos.

Vou fazer o seguinte: o sinal tocará após 14 minutos, o que indicará que vocês terão mais um minuto para fazer o fecho, o encerramento.

Então, com a palavra, o Sr. Dario Rais Lopes, Assessor Especial do Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

O SR. DARIO RAIS LOPES - Bom dia a todos.

Cumprimento o Senador Pedro Chaves, em nome do qual cumprimento todos os demais Senadores presentes, vou tentar ser bem objetivo em relação a nossa posição, à posição do Ministério, em relação à questão.

O Ministério é a favor de flexibilizar e permitir a operação de todos os segmentos da aviação civil da forma mais ampla possível. Nesse contexto, a equiparação dos serviços de táxi-aéreo aos serviços regulares é uma decorrência daquilo que se pensa em âmbito ministerial, não só na questão de uma discussão por áreas, mas a possibilidade de venda de passagem, tudo o que signifique a possibilidade de o cliente potencial do serviço de transporte aéreo poder fazer uso nos mais diversos locais do Brasil, tudo aquilo que signifique aumento da capilaridade do serviço pelo Brasil, tudo aquilo que signifique redução de custo para a prestação do serviço, vai ter apoio do Ministério. Então, nesse particular, bem objetivamente, Sr. Presidente, apoiamos essa equiparação e, mais do que simplesmente uma equiparação para a questão de área, uma equiparação para a questão de serviço, para que você possa ter, efetivamente, maior disponibilidade de serviço para o cliente.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Ouvimos a palavra do Sr. Dario Rais. Quero agradecer a sua participação, que para nós é bastante importante. Sendo Assessor Especial do Ministro, V. S^a pode definir muitos pontos importantes junto ao Ministério.

Passo a palavra agora ao Sr. Rodrigo Ribeiro Alencar, Superintendente Substituto de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil, a Anac.

O SR. RODRIGO RIBEIRO ALENCAR - Bom dia a todos.

Bom, o discurso aqui é bem alinhado, é um discurso já apresentado pelo Ministério dos Transportes. Eu só gostaria de acrescentar um pouco mais em relação à equiparação.

A Anac já tem tentado recentemente, até mesmo dentro dos regulamentos vigentes, dar uma maior flexibilização para a prestação de serviço para aqueles que são detentores de certificado de táxi-aéreo. Nesse sentido, queria fazer uma sugestão: que, dentro da negociação em torno do novo Código, haja menos restrições nas prescrições relativas a quais são os serviços possíveis. Vi que foi acrescido um dispositivo que especifica a existência de ligações aéreas sistemáticas, o que hoje é um regulamento infralegal, e é justamente um regulamento que está sob revisão dentro da Agência, uma vez que entendemos que pode ser mais flexível até mesmo se não houver esse serviço.

Tendo feito uma consulta histórica sobre a regulamentação do serviço de táxi-aéreo, percebi que, lá no primeiro Código Brasileiro do Ar, nem havia menção ao táxi-aéreo, mas havia regulamentos infralegais que permitiam, inclusive, a comercialização de bilhetes em paralelo à realização das operações de fretamento.

E entendemos que, de repente, essa é uma situação possível agora. Talvez, se o universo de operações possíveis estiver menos especificado no novo Código Brasileiro de Aeronáutica, haja mais flexibilidade por parte da Agência para absorver novos modelos. Temos uma proposta que tem sido desenvolvida no âmbito do Estado de Minas Gerais - o Rui Aquino está aqui, da Two -, uma iniciativa da Codemig.

Já fomos questionados em relação à UberCOPTER e outras iniciativas similares, e entendemos que, quanto mais flexível for o Código, mais facilmente a Agência pode absorver novos modelos de negócio, gerando mais bem-estar social para a sociedade.

Somente isso.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Ouvimos então, a quem agradeço mais uma vez, o Sr. Rodrigo Ribeiro Alencar, Superintendente Substituto da Anac.

Passo a palavra ao Sr. Rodrigo Pedro Bom, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA.

O SR. RODRIGO PEDRO BOM - Sr. Senador, bom dia. Convidados à mesa e demais convidados, bom dia.

O SNA tem uma única preocupação, Senador: é com relação à fiscalização. Nós temos hoje uma grande deficiência na área de fiscalização com relação às empresas de táxi-aéreo e aviação geral no Brasil, o que causa o grande problema que temos aí hoje, que são os táxis-aéreos clandestinos, os táxis-aéreos piratas.

Antigamente, com o advento do DAC, existia uma fiscalização maior, inclusive da condição financeira das empresas, que eram auditadas pelo próprio Departamento de Aviação Civil. Tinha-se mais ou menos uma ideia do que acontecia dentro das empresas de táxi-aéreo. Então, hoje, com a ampliação do território da aplicação do táxi aéreo no Brasil, nós temos escancarado esse táxi-aéreo pirata, o que causa dificuldade para correr atrás dessas irregularidades. Então, existe uma falta de fiscalização com relação a isso.

Com a liberalização, abrimos as portas para algo até maior, como a evasão fiscal com relação a esse tipo de serviço. Provavelmente, com a liberalização, isso seria maior. Eu entendo que seria preciso emprestar até muito mais apoio às

empresas de táxi-aéreo como um serviço público não regular para que ela pudesse fazer esse trabalho de linha sistemática. Há o projeto do transporte regional saindo, mas o transporte regional também não vai atuar em todas as cidades, ele não vai atingir toda a capilaridade que precisa ser coberta.

Então, eu acho que, para as empresas de táxi-aéreo, para que a gente possa ter uma regulação e um controle maior sobre isso, há que se ter o apoio às linhas aéreas sistemáticas, ao transporte sistemático, mantendo essa flexibilização, para que as empresas tenham incentivo para poder fazê-lo e aumentar ainda mais a capilaridade no País.

Então, a nossa preocupação é realmente regulamentar. Temos a preocupação de dar os subsídios certos para as empresas para que elas se mantenham dentro da lei. Com isso, esperamos beneficiar não só as próprias empresas, mas a população brasileira também.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Gostaria de agradecer ao Sr. Rodrigo Pedro Bom, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA.

Peço aos componentes desta Mesa que voltem aos seus lugares e, ao mesmo tempo, convoco o Sr. Fernando Alberto dos Santos, o Sr. Milton Arantes Costa, Sr. Antonio Romeiro de Sousa e Sr. Gustavo Albrecht, que não estava presente, mas já está aqui, para participarem aqui da nossa Mesa.

Agora vou dizer as funções: o Sr. Fernando Alberto dos Santos é Superintendente do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi-Aéreo (SNETA); o Sr. Milton Arantes Costa é Presidente da Associação Brasileira de Táxi-Aéreo e Oficinas de Manutenção (ABTAer); o Sr. Antonio Romeiro de Sousa é sócio e Diretor-Geral da EMAR Táxi-Aéreo do Rio de Janeiro; e o Sr. Gustavo Albrecht é Presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves. Sejam bem-vindos!

Vou ler agora uma notícia que interessa a todos: o Brasil foi reeleito para o Conselho da Agência da ONU para Aviação Civil. Nós vamos agora ler o texto: "O Brasil foi reeleito hoje (1º) pela 24ª vez para integrar o conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (Oaci), agência da Organização das Nações Unidas (ONU) responsável pela promoção do desenvolvimento da aviação civil internacional. O novo mandato vai de 2017 a 2019."

Parabéns a todos os aeronautas e a todos aqueles que estão envolvidos com a aviação brasileira.

Vamos agora convidar, com muito prazer, o Sr. Fernando Alberto dos Santos para fazer uso da palavra.

O SR. FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS - Bom dia a todos.

Eu vou fazer uma breve apresentação, que vai ser projetada ali. Embora muitos aqui sejam doutores no assunto, possivelmente alguns não tenham a dimensão mais ampliada do que é a companhia de táxi-aéreo e quais os diversos serviços que ela presta.

E um grande foco nosso, uma preocupação do nosso sindicato é que a atividade de táxi-aéreo, que hoje já é classificada como uma atividade de transporte aéreo público - isso já está no atual código -, seja mantida. Houve alguns movimentos isolados na tentativa de transformar a companhia de táxi-aéreo numa empresa privada, como um operador de aeronave qualquer. Isso não caberia pelas razões que os senhores vão ver, pela importância desse segmento para o País. Acabaram de citar aqui o exemplo da ligação que já está sendo feita lá em Minas por um dos nossos companheiros que está aqui, está sendo feita pela companhia de táxi-aéreo representada pelo Rui.

Eu vou fazer, então, em cinco minutinhos, essa apresentação.

Por favor, você pode passar o eslaide para mim?

São alguns números que nós temos do setor.

Hoje nós temos 152 empresas de táxi-aéreo registradas na Anac. Elas operam 530 aviões de modelos diversos, de pequenos monomotores a jatos transcontinentais, com capacidade para voar para o exterior, 268 helicópteros, ali incluídos os helicópteros que atendem a produção de petróleo do Brasil. Sem esses helicópteros não se produz petróleo no Brasil. Pouca gente sabe disso, mas as equipes que trabalham nas plataformas são transportadas diária e intensamente por companhias de táxi-aéreo para essas plataformas.

Nós transportamos 1,350 milhão de passageiros por ano, gerando 75 mil empregos diretos e indiretos e aproximadamente um bilhão de impostos - esse é o valor recolhido por ano pelo segmento.

Pode passar por favor.

A integração nacional é algo que vai ficar bem espelhado ali - peguei carona lá, na Abag, com o Nogueira, que está aqui presente.

O táxi-aéreo atende majoritariamente a executivos, autoridades e público em geral, viabilizando o atingimento de diversas partes do País ainda não cobertas pela malha de voos da aviação regular.

Há os demais serviços, que os senhores vão ver na sequência.

Pode passar.

As receitas líquidas das 100 maiores empresas brasileiras em 2011 foi de quase um trilhão de reais, isto é, quase um terço do PIB brasileiro. Todas estas empresas utilizam regularmente a aviação geral de maneira privada ou através das empresas de taxi-aéreo.

Pode passar por favor.

A maior parte das aeronaves da aviação executiva são utilizadas para negócios. É ilusório pensar que quem freta um avião ou tem um avião de uso próprio o tem para lazer. Esse tipo de uso é mínimo. Os aviões são utilizados para gerar emprego, investimento e desenvolvimento. O transporte de passageiros através da aviação geral viabiliza novos projetos, que, por fim, facilitam a fixação de populações em suas regiões de origem.

Pode passar por favor.

Ali, alguns exemplos. O Governo agora está incentivando essa aviação regional, que tantas vezes foi anunciada, mas, muito cá entre nós, resultados práticos não chegaram. Aí, você vê atitudes mais ousadas. Estou lembrando aqui do Rui de novo, que começa a fazer, a prestar um serviço efetivo, buscou o caminho, está operando, e o País precisa dessas soluções.

Ali embaixo, citamos três pequenos exemplos.

A Companhia Suzano de Papel e Celulose, que é um gigante, opera em Mucuri, na Bahia. Para viabilizar aquele projeto, ela precisa de uma companhia de táxi-aéreo, que é quem alimenta o parque industrial ligando o Sudeste até a Bahia.

A nova fábrica da Fiat Lá, em Goiana, só existe porque tem um jato executivo envolvido na gestão do negócio. Sem esse avião, eles não conseguiriam fazer a gestão da fábrica de Goiana, da fábrica de Betim e da fábrica na Argentina, de Córdoba.

A Vale do Rio Doce, idem. Carajás só é o que é porque, primeiro, um avião executivo fretado de táxi-aéreo foi lá e até hoje a Vale usa esse recurso, que é o transporte aéreo, táxi-aéreo ou privado, para cumprir sua missão.

As Lojas Americanas, saindo um pouco do segmento, têm filiais no Brasil inteiro. Da mesma maneira, sem o uso de um avião executivo ou de um avião fretado em táxi-aéreo, ela não consegue fazer o que é necessário.

E eu poderia ficar aqui horas citando grupos - Pão de Açúcar e tantos outros - que fazem uso de táxi-aéreo para gerar emprego, investimento e desenvolvimento.

Pode passar por favor.

Aquele mapa mostra o que faz hoje o transporte regular - a Gol, a Azul, a Avianca e TAM (Latam, agora) -, que são as companhias que cobrem o Território brasileiro regularmente. E, num país que possui aproximadamente 3,5 mil pistas, nós temos 130 aeroportos cobertos por ligação regular.

Agora vamos ver o que nós, táxis-aéreos e operadores privados, vamos fazer neste País.

O próximo por favor.

A diferença é brutal - brutal! Não se chega à Amazônia, não se abre uma clareira, não se explora petróleo em alto-mar ou na Floresta Amazônica, não se salvam vidas, não se levam vacinas, mais o voo executivo, mais o repórter aéreo ou o gasoduto que precisa ser inspecionado: isso tudo não acontece sem que uma companhia de táxi-aéreo preste serviços.

O próximo por favor.

Aí, alguns serviços que nós prestamos: o transporte aéreo que nós chamamos de corporativo, executivo, que cobre o Brasil inteiro e, eventualmente, vai para o exterior.

O próximo por favor.

A atividade de petróleo, que eu sempre destaco, porque ali nós transportamos 1,3 milhão de passageiros por ano. Vou repetir: 1,3 milhão de vidas por ano, diária e intensamente. Opera-se diariamente - não se opera petróleo à noite -, a atividade é mais crítica - você pousa numa plataforma de petróleo em alto-mar -, sujeita a vento, sujeita a influências do queimador da plataforma, e opera helicópteros que hoje transportam 3 tripulantes e 19 passageiros. O Brasil, para operar o pré-sal, precisou lançar mão de aeronaves de grande porte. E o Brasil é referência mundial, não só na indústria de petróleo - a Petrobras fez um trabalho belíssimo -, mas nós temos uma operação extremamente segura. Para quem voa diariamente e intensamente, pousando em plataformas, os senhores podem ver, pelos jornais, que não temos registros, salvo ocorrências isoladas, já que em qualquer segmento da atividade humana pode acontecer um acidente. Mas nós temos um índice de

operação muito elevado em termos de segurança. A Anac tem um cuidado especial com essa atividade, o que é natural, porque ela envolve um risco maior - existe uma gerência da Anac que cuida dessa operação.

E, só reforçando, para finalizar: quem transporta 1,3 milhão de passageiros por ano, sob concessão de um governo, não pode, de repente, deixar de ser transportador aéreo público, não regular, para passar a ser aviação privada. Isso não tem sentido, e o nosso discurso é forte em cima disso - no final, os senhores vão saber por que razões.

O próximo.

Salvamos vidas o dia inteiro. Várias companhias de táxi-aéreo estão homologadas pela Anac para fazer o transporte aéreo em ambulância. E, mais recentemente, aumentou-se o uso desse tipo de serviço para o transporte de órgãos. E é fato: várias vidas - muitas vidas! - estão sendo salvas por uma ambulância aérea que chegou na hora certa ou porque se levou um órgão doado, que tem um tempo para chegar no destino, pois senão vai ser condenado, vai ser perdido. Então, é uma atividade que, de novo, é de elevado interesse público.

O próximo por favor.

Nós fazemos inspeções de linhas de transmissão, executando, inclusive, serviços com a linha energizada. A linha está energizada, o helicóptero paira ao lado da linha, e o técnico faz ali o trabalho de substituição de sinalizadores etc. Fazemos também a inspeção de oleodutos e gasodutos.

Próximo.

Fazemos o atendimento aeroportuário. Não fossem as companhias de táxi-aéreo, não haveria Copa do Mundo e não haveria Olimpíada, porque o suporte aos aviões estrangeiros que chegaram em número imenso aqui no Brasil foi fundamental - mais na Copa, porque na Olimpíada nós estávamos enfrentando uma crise econômica e política. Em ambos os eventos, coube ao táxi-aéreo fazer o receptivo de aeronaves estrangeiras, incluindo algumas de chefes de Estado, com a estrutura que as companhias de táxi-aéreo possuem no Brasil. Na Copa foi em nível Brasil; na Olimpíada, mais no Rio de Janeiro, mas também tivemos operações em São Paulo, Guarulhos.

Próximo.

As companhias prestam serviços de manutenção aeronáutica não só para suas frotas como para a Força Aérea Brasileira, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Federal, governos de Estado, polícias estaduais, aeronaves blindadas incluídas aí, pela capacidade que as companhias de táxi-aéreo desenvolveram para atendimento a outros serviços, procurando, naturalmente, maximizar suas receitas, porque elas vivem um momento dramático. Eu estou trabalhando nisso há 35 anos, mas nunca vi o que nós estamos passando agora - os senhores vão ver os dados na sequência.

Próximo.

Nós vamos ver uma sequência de dados que mostra três grandes aeroportos brasileiros que têm um grande peso na atividade de táxi-aéreo para os senhores sentirem o que estamos passando neste momento e o porquê da ênfase que damos na manutenção do nosso negócio como serviço aéreo público.

Ali a gente está vendo dados do Aeroporto Santos Dumont, Rio de Janeiro. Movimento da aviação geral no período de 2011 a 2016, ano a ano.

Em 2012, o melhor ano dessa sequência, 30.900 movimentos foram realizados pelo nosso negócio. Ali não está incluído o transporte aéreo regular. Ali você não tem movimento nem da GOL, nem da TAM, de nenhuma regular.

Em 2016, nós teremos apenas 13 mil movimentos no Aeroporto Santos Dumont. Por que sabemos disso? Fomos lá na Infraero, pegamos o número de movimentos até 2015, depois pegamos janeiro, fevereiro e março de 2016 e fizemos um cálculo de proporção, projetamos o que vai acontecer no final do ano.

Infelizmente, piorou, porque a Olimpíada fechou a operação para nós. Nós esquecemos, quando esse gráfico foi montado, nós não sabíamos que a Olimpíada ia nos impor a paralisação total das operações no Galeão, no Santos Dumont, e em Jacarepaguá... Perdão, no Galeão e no Santos Dumont foi permitida a nossa operação apenas de madrugada - naturalmente, nenhum empresário, um homem de negócios, vai querer pousar às 3 horas da manhã no Rio para fazer uma reunião de trabalho. Portanto, perdemos muito na Olimpíada em termos de movimento.

Tirando o fator Olimpíada, essa decadência, essa degradação do movimento, está diretamente relacionada à recessão que se instala no País e também às restrições na questão *slot* de pouso. O Santos Dumont foi um dos aeroportos onde se impôs uma regra severa que nos impedia de conseguir o *slot*, a autorização para pousar, e isso é fatal para um negócio que tem de estar disponível. A essência, o maior benefício do táxi-aéreo é a possibilidade de você fretar e decolar na hora.

E como quando você está com uma urgência, sai à rua e pega um táxi. É inconcebível o motorista dizer para você: "Eu só posso sair daqui a 4 horas, o senhor vai ter de esperar."

(Soa a campanha.)

O SR. FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS - É o nosso caso na questão do slot.

O próximo - vou finalizar. *(Pausa.)*

A mesma coisa acontece no Aeroporto Santos Dumont, o mais importante aeroporto brasileiro para as companhias de táxi-aéreo, com a degradação de movimento, que vem caindo bastante...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS - Perdão, eu disse... É Congonhas, que é o mais importante aeroporto brasileiro.

Próximo.

Brasília. Crise econômica, crise política. Brasília, para nós, é um aeroporto de destino. Os empresários vêm a Brasília, como nós - eu estou aqui hoje a trabalho -, mas nós tivemos uma degradação impressionante aqui em Brasília, não por conta de slot, mas por conta da crise econômica.

Próximo.

A prioridade nossa aqui hoje é a manutenção da condição de serviço aéreo público, que já está no CBA, consolidado há muitos anos, há décadas, mas nós sentimos uma força ou outra, felizmente isolada, que tentava nos tirar essa condição.

E por que nós queremos isso? Porque, com isso, nós temos algumas prioridades na concessão das áreas aeroportuárias, dos hangares. Hoje nós estamos vendo hangares abandonados, porque a Infraero adotou uma política de preço fruto de uma regulamentação da Anac, que a obrigou a licitar os hangares, e entramos nós, táxis-aéreos - certificados homologados, com um custo pesadíssimo -, na disputa de hangares com alguns bilionários que queriam um hangar para colocar o seu avião particular - e talvez uma Ferrari, uma BMW -, impedindo a geração de milhares de empregos em uma atividade intensa, como a que é a que nós fazemos. E saímos disputando. O resultado: os preços subiram, subiram, subiram até chegar a um ponto em que não conseguimos mais pagar e começamos a devolver os hangares. E essa condição de serviço aéreo público nos cria essa pequena proteção que temos há décadas e que, se nos tirarem, vamos definitivamente para o buraco. Isso porque disputaremos os hangares com qualquer aventureiro - aliás, foi o que aconteceu nos últimos cinco anos. São aventureiros - e não vou aqui citar nomes porque todo mundo aqui os conhece - que passaram a disputar hangares conosco, inflaram os preços irresponsavelmente, quebraram, e nós ficamos com o legado. O resultado: estamos devolvendo hangares de norte a sul do Brasil. Então, precisamos da manutenção da condição de serviço aéreo público.

O Milton vai aqui, na sequência, falar sobre outro aspecto de suma importância, que é questão de que o táxi-aéreo é especial dentro da estrutura do transporte brasileiro. Ele merece uma categorização sobre a qual eu não vou me estender, mas já adianto que as palavras do Milton são as palavras do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi-Aéreo. Todo apoio à ABTAer, que é uma associação que também representa as companhias de táxi-aéreo.

Passe, por favor, porque estou na dúvida se tenho o último eslaide.

Bom, quanto a essa priorização: nós também queremos evitar a licitação da maneira como hoje ela está sendo colocada. Nós precisamos de um processo cuidadoso, que proteja as companhias de táxi-aéreo, pela importância que elas têm no País, senão estaremos...

Hoje nós disputamos o hangar numa licitação, como eu falei, com uma empresa privada cujo interesse é, muitas vezes, só o negócio dela. Em um hangar grande ela coloca um avião só e fecha as portas, diferentemente de nós, que disponibilizamos a estrutura para suportar toda a aviação brasileira, inclusive os que vêm de fora.

Pode passar, por favor. *(Pausa.)*

Era isso. Desculpe-me, Senador, porque me alonguei.

Muito obrigado pela paciência dos senhores.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Quero agradecer a exposição do Sr. Fernando Alberto dos Santos, Superintendente do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo (SNETA).

Com muito prazer, eu gostaria de registrar a presença do nosso querido Senador Paulo Rocha. Seja bem-vindo!

Vamos conceder a palavra agora ao Sr. Milton Arantes Costa, Presidente da Associação Nacional das Empresas de Táxi-Aéreo.

O SR. MILTON ARANTES COSTA - Bom dia a todos.

Cumprimento o Senador Pedro Chaves, o Senador Paulo Rocha, o Sr. Dario Rais Lopes, o Sr. Rodrigo Ribeiro Alencar, o Comandante Rodrigo Bom, o Comandante Albrecht, o Comandante Romeiro, da EMAR, o Dr. Georges e os demais convidados e participantes deste fórum de debates.

Eu agradeço muito esta oportunidade de estarmos aqui podendo discutir, sem meias palavras, os gargalos do setor de táxi-aéreo. Para nós, é um momento muito importante em função do cenário que o setor de táxi-aéreo vive hoje.

Eu queria começar fazendo um pequeno raio X da condição atual das empresas de táxi-aéreo, principalmente das empresas de pequeno e médio porte. Nós vemos um desânimo que se instalou sobre os empresários, que, na maioria das empresas, decidiram reduzir suas operações - em alguns casos, em mais de 50%. Isso gerou demissões, desemprego e instabilidade. Nós entendemos que essa incerteza em função desse desânimo afeta a segurança de voo como um todo.

Existem relatos. Existe o caso específico de um determinado empresário que tirou a própria vida em função de vários problemas na empresa. Há falência. Não vou dizer de todo o setor - alguns casos específicos estão fora dessa realidade -, mas o setor está quebrando quase que totalmente. Consequentemente, há diminuição dos postos de trabalho.

Eu queria apresentar para os senhores, na nossa visão, na visão da ABTAer, quais são as causas que contribuem para esse cenário desolador do setor de táxi aéreo. Primeiro, nós entendemos que há falta de políticas públicas para que o segmento seja fomentado, para que o empresário tenha ânimo e deixe de diminuir as suas atividades.

Eu vou dividir o meu tempo com o Afonso, que é outro membro da ABTAer.

Desde 2007, nós temos solicitado algumas mudanças que possam incrementar o negócio. E nós perdemos o *timing*. Por exemplo, há 4, 5 anos, o nosso grande problema era o excesso de regulação, a burocracia e a ineficiência dos setores públicos que envolvem a atividade de táxi-aéreo. Nós perdemos o tempo, nós perdemos o *timing* para renovar a frota, aproveitar um real forte frente ao dólar. Nós perdemos esse *timing*. Nós perdemos a oportunidade de renovar a nossa frota, de colocar aeronaves modernas mais econômicas e mais seguras. Perdemos o *timing*. Os empresários ficaram muito tempo dedicando-se a cumprir uma legislação que é pesada, que é carregada de burocracia, e nós deixamos de aproveitar uma oportunidade, talvez única, no setor de táxi-aéreo, que era de renovar e criar uma nova página, um novo capítulo da nossa história.

Como eu disse, a nossa legislação é muito complexa e burocrática, precisa ser revista.

Eu abro parênteses aqui. Existe um esforço da Anac no sentido de melhorar essa relação, mas o nosso CBA precisa de uma lipo, ele é muito inchado, precisa ser revisto.

Por exemplo, no CBA constam critérios de diário de bordo. Nós entendemos, Senador, que isso pode estar em uma lei complementar, em um RBAC, em uma instrução suplementar da Anac. Nós entendemos, por exemplo, que o requerimento que define a operação em pistas regulares também não precisa de estar especificamente no CBA, pode estar fora do CBA.

É muito simples eu chegar aqui e começar a criticar a Anac, dizer que ela não dá conta de fazer o dever de casa, mas o próprio CBA amarra as ações da Anac. Depois que nós estudamos a fundo, entendemos que a Anac melhorou em parte o serviço específico na Goag. Quero aqui destacar o nome do Sr. Marcus Vinícius e do Sr. Wagner, eles têm feito um trabalho muito bom na relação direta com o setor de táxi-aéreo, porém, em muitas áreas, a Anac é impedida de atuar em função do excesso regulatório do CBA. Então, nós defendemos essa lipo do CBA. A falta de celeridade dos processos está relacionada com esse peso do CBA, esse excesso de regulação.

Há a questão do táxi-aéreo clandestino, que deveria ser contemplada no CBA como crime, mas não está.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MILTON ARANTES COSTA - Agora o senhor está me dizendo que está sendo.

Então, nós entendemos que essas são as causas do desânimo dos empresários. E, para contribuir com toda essa situação desconfortável sentida pelo empresário, vem a crise econômica e, consequentemente, a redução de impostos, a redução de quantidade de combustível, a redução das tarifas aeroportuárias, a redução do emprego e a instabilidade da segurança de voo - de modo geral, ela é atingida.

Quero fazer aqui um gancho, pegar uma carona, e dizer que eu concordo com o Sr. Rodrigo Pedro Bom, do SNA, quando diz que o TACA contribui para a evasão fiscal. Nós não temos esse número, mas nós sabemos que ele é grande, grande! É uma concorrência predatória terrível. E o senhor pediu apoio aos táxis-aéreos. Eu quero agradecer ao senhor, em nome das empresas de táxi-aéreo, porque nós estamos preocupados com a situação dos aeronautas.

Quero só contar para os senhores uma experiência desagradável que eu já tive duas vezes na minha empresa: de pilotos me procurarem, em lágrimas, dizendo que não têm como colocar comida em casa. E nós os socorremos, por serem amigos nossos, socorremos financeiramente aqueles dois aviadores em tempos diferentes.

Com a crise, a nossa empresa reduziu suas atividades, muitos foram demitidos. Só dos nossos ex-pilotos, seis foram embora para os Estados Unidos, estão trabalhando na construção civil. São excelentes aviadores que estão ilegais em outro país, longe de suas famílias, por falta de opção de trabalho. Então, eu entendo que a situação é muito séria para as empresas de táxi-aéreo.

E a nossa sugestão para o CBA... O Dr. Georges já disse aqui que, em relação ao combate ao TACA, está sendo incluso, mas nós queremos enfatizar porque isso é questão de sobrevivência. Eu sou empresário do ramo de táxi-aéreo. Eu reduzi o número de aeronaves nossas abaixo de 50%. Um gestor novo está à frente da minha empresa e eu fui embora para os Estados Unidos, estou pensando em sair definitivamente do País, ir embora definitivamente. Isso não é bom.

Existe um conhecimento adquirido, mais de trinta anos de aviação, de táxi-aéreo. Morei na Amazônia, voei na Amazônia. Isso vai para a gaveta. Lá eu não vou exercer a minha atividade de aeronauta, que eu amo, que é a minha paixão. Eu estou dando para vocês um exemplo... Eu cheguei dos Estados Unidos ontem para participar deste evento porque eu amo aviação. É um legado para mim poder estar aqui defendendo aquilo que eu acredito que é importante para o meu País.

Mas nós enfatizamos que o CBA precisa ter regras claras para que a Anac tenha força de chegar e punir aquele que pratica o táxi-aéreo pirata. Precisa ser incluído no CBA. Não precisamos de diário de bordo no CBA, precisamos criminalizar quem comete crime. Eu acho que nós não podemos coar mosquito e engolir o camelo. Nós precisamos definir regras claras porque, senão, o segmento vai morrer. Rodrigo, o número de acidentes envolvendo aeronaves piratas com mortes no Brasil é maior do que vocês imaginam. Eu solicito, então, que essa criminalização do TACA seja colocada de forma clara para que a autoridade aeronáutica, a Anac, possa agir para coibir essa prática.

Nós defendemos, Senador, a desregulamentação das operações de táxi-aéreo em relação a homologações de pistas de pouso. Eu vou explicar para os senhores por quê. Isso é grave, extremamente grave. As regras estão bem definidas no CBA, mas as pistas não são homologadas. As pistas, principalmente as pistas na Amazônia legal, não são homologadas.

Nós defendemos que isso seja revisto, eu vou dar um exemplo para os senhores. Hoje as áreas indígenas não têm pista homologada. Para se tentar achar um caminho, uma solução, contrataram helicóptero. Existe uma logística para que o combustível do helicóptero chegue até as áreas indígenas. Quem paga essa conta somos nós, porque a pista existe, mas a pista não é homologada. Se eu vou, a Anac vem e bate sem dó, porque ela está cumprindo o que a legislação manda. Eu não vou, mas o clandestino vai. Vocês estão entendendo?

Aí, entra o risco para a segurança de voo. Autoridades da aviação civil brasileira, como funciona na prática? Eu recuso o voo porque eu sou táxi-aéreo e a pista não é homologada. Mas o clandestino fala: "Eu vou." Então, ele faz um plano para cá - existe uma pista homologada nessa direção -, mas ele tem que ir para lá. Ele faz o plano de voo, desliga o *transponder* e começa a mentir para os órgãos de controle: "Ó, eu estou indo naquela direção!"

Uma aeronave comercial transportando 200, 300 passageiros não sabe onde aquela aeronave está. Na cabeça daquele tripulante de um avião de grande porte, aquela aeronave está indo para lá, mas ela está indo para cá. Por que ele está mentindo? Porque ele quer fazer o voo, e a pista não é homologada.

Se nós desregulamentarmos - eu estou pedindo para o táxi-aéreo, não estou pedindo para a aviação geral - essa regra especificamente para áreas indígenas e aeromédicas... Cabe ao operador informar onde ele está indo: "Eu estou indo nessa direção. As coordenadas são essas. A responsabilidade do pouso é minha. Se eu tiver um acidente, eu tenho que me virar com as famílias e com a seguradora da aeronave". Essa é uma proposta...

Gente, eu estou tentando ser objetivo. Nós precisamos parar de mentir. "Eu estou indo para cá. Não, eu estou indo para lá." Mentira! E isto acontece no Brasil todo. E vocês não pensem que isso não pode atingir vocês, porque vocês podem estar dentro de um avião da Gol ou da Azul e haver uma colisão em voo. Aliás, não sei como ainda não aconteceu. Isso está ocorrendo no Brasil. Está aqui a... Eu estou tentando ser muito transparente com os senhores.

Essa concorrência com o táxi-aéreo clandestino se agrava porque as empresas certificadas dizem "Não, eu não posso ir porque eu não sou certificada", mas o clandestino vai. Você tem pistas, Senador, asfaltadas e balizadas não homologadas. Aí você pergunta: "Mas por que não homologa?" Aí entra o custo Brasil no meio, entra a burocracia brasileira no meio. Não quero nem gastar tempo em relação a isso aqui.

Bom, para finalizar, quero dizer que, hoje, o táxi-aéreo - eu queria me referir especificamente ao SNA -, nós temos a carga do 121 em cima da gente, nós temos que cumprir a Lei do Aeronauta, que é a mesma para as duas atividades, linha aérea e táxi-aéreo, nós temos o custo de um 121 sobre nossas costas, e nós competimos com o 91, com o clandestino, que não tem fiscalização nenhuma. O cara tem cinco aeronaves e tem um piloto *freelancer*. Ele tira emprego, ele coloca em risco a segurança de voo.

Nós temos, infelizmente, casos trágicos, como o que vitimou o então candidato à Presidência da República, numa aeronave privada, em que, segundo informações - eu não tenho os dados oficiais - os pilotos estavam cansados.

(Soa a campanha.)

O SR. MILTON ARANTES COSTA - Então, a nossa preocupação é que a fiscalização que está sobre o 135 também esteja sobre o 91. Eu acho que isso contribui para a segurança de voo.

E, somente para fechar, eu gostaria de usar o exemplo da faixa de ônibus.

O ônibus, a grande lotação, tem uma faixa preferencial. O pequeno, o táxi, pode usar aquela faixa de ônibus. No nosso caso, nós não temos faixa de ônibus. Ao contrário, nós temos que andar... Nós estamos errados.

E nós defendemos, Senador... Sei que o tempo não permite que eu me alongue... Nosso segmento está enquadrado, nós somos, pela legislação atual, enquadrados como serviço aéreo público não regular, aviação geral. Nós não somos aviação geral. Nós temos uma legislação pesada em cima da gente que nós temos que cumprir. Nós pedimos que seja inserido no CBA um novo modelo para identificar o nosso segmento, que seria...

Alguém pode me ajudar? Afonso?

O SR. DOMINGOS AFONSO DE DEUS *(Fora do microfone.)* - Aviação comercial por demanda.

O SR. MILTON ARANTES COSTA - Aviação comercial por demanda, isso.

Só para finalizar: a Anac criou a GGAF que é Gerência Geral de Ação Fiscal, depois passou para a Superintendência de Fiscalização, e ela centralizou em Brasília as decisões e deixou meio que abandonadas as pontas - essa é uma expressão que se usa dentro da própria Anac -, que são os NURACs - são os 22 postos de representantes da Anac distribuídos no Brasil que têm esses servidores federais lá nas pontas. E eles estão sem poder de atuar, eles estão sem participação direta nas decisões, e criou-se uma desmotivação, deles também, no sentido de coibir qualquer irregularidade, qualquer crime, porque eles estão se sentindo como peixes fora do aquário. Então, eu quero finalizar dizendo que os NURACs merecem o nosso respeito, representam muito bem a Anac.

Obrigado e desculpem-me por ter estendido muito o meu tempo.

O SR. PRESIDENTE *(Não Identificado)* - Milton Arantes Costa, Presidente da Associação Nacional de Empresas de Táxi-Aéreo.

Eu gostaria que o Sr. Afonso usasse a palavra.

Eu vou dar cinco minutos, Sr. Afonso.

O SR. DOMINGOS AFONSO DE DEUS - Complementarei a fala do Comandante Milton.

Como ele disse, e muito bem disse, em 2007, houve o grande fórum de debate da aviação brasileira e, quase dez anos depois, a gente olha ali e...

Esse foi o fórum do táxi-aéreo. Discutiu-se, primeiro, o combate ao TACA, a morosidade da ANAC, a Lei do Aeronauta, o preço do combustível, a utilização do aeroporto de Congonhas por empresas de táxi-aéreo, a revisão dos procedimentos de aprovação, as tarifas aeroportuárias para as empresas de táxi-aéreo, a isenção de IPI, o que vai gerar muito benefício para o segmento. Então, estamos vendo ser discutida a mesma coisa que foi discutida 10 anos atrás, mas esse é o momento de nós refletirmos, e temos essa oportunidade aqui.

Pode passar por favor.

O que o Comandante Milton colocou é isso aí, é essa imagem - uma imagem vale mais que mil palavras. Olhem ali. Hoje nós estamos na faixa da esquerda, mas nós queremos estar na faixa da direita, onde o ônibus está. Então, a nossa proposta para o táxi-aéreo é a criação de uma nova categoria para as empresas de transporte aéreo público não regular. Até esse nome "não regular" nos remete para o usuário do sistema. Como assim "não regular"? É irregular? Não. Vejam bem, é uma questão de semântica, mas é uma questão que é importante rever, e o momento é agora. Propomos também a equiparação aos direitos das empresas de transporte aéreo ao público regular, nos termos dos Requerimentos 004, 10 e tal - foi um associado na última apresentação da Rima, e nós ratificamos essa apresentação deles.

Por favor, passe.

A nossa proposta: criação do grupo da aviação comercial, o táxi-aéreo, com nova redação do art. 230 - estabelecendo que os serviços aéreos de transporte público sejam prestados, mediante autorização, por empresa aérea de táxi-aéreo, constituindo o grupo da aviação civil comercial. É isso que nós reivindicamos aqui.

Propomos também a retirada do táxi-aéreo do grupo da aviação geral. Por quê? Porque o transporte aéreo público é um dever do Estado e direito do cidadão - está lá na nossa Constituição Federal. Então, é por isso que o termo é concessão, não é qualquer um que pode explorar o serviço, é sob a ótica, a vigência e a tutela do Estado, mas nós, táxis-aéreos, queremos isonomia com as grandes empresas.

O táxi-aéreo é um prestador de serviço, assim como a empresa aérea, só que ele é um operador aéreo de transporte coletivo, e o nosso é transporte público individual - é o táxi, é aquela imagem. Ou seja, teremos mais incentivos fiscais, isenção de impostos na importação de peças e aeronaves e outras medidas.

Pode passar.

E aí a gente mostra muito bem, na Amazônia Legal, as reservas indígenas. Pergunto a todas as senhoras e senhores: como vamos regular essas pistas? Como vamos chegar às tribos indígenas, aos ribeirinhos, ao homem da Amazônia, ao pessoal do Estado do Pará? Cada área da Amazônia tem uma característica própria de operação, assim como a Ilha de Marajó, Muana, Afua, pistas que conheço. Estou falando porque voei por onze anos na Amazônia, eu sei do que estou falando, pois conheço muito bem.

O próximo.

Nós chegamos a 3,5 mil Municípios, como o Fernando falou... Cento e trinta Municípios, acho que até menos, viu, Fernando? Então a nossa capilaridade...

(Soa a campainha.)

O SR. DOMINGOS AFONSO DE DEUS - ...o nosso arcabouço, é muito maior. Esses são os problemas que encontramos no nosso dia a dia sobre a questão indígena amazônica. O Ministério Público pede para ajudar o brasileiro que está lá, mas não tem, o seguro não paga... A Anac vai lá também e cumpre a sua constituição legal.

Por favor, o próximo.

E, aí, o empresário investiu e fica o custo do empresário. Isso é uma realidade.

Por favor, o próximo.

Aqui, o TACA, o combate que está desenfreado na Internet. Nós estamos trazendo um problema que afeta a todos. Precisamos criminalizá-lo.

Por favor, o próximo.

Está muito aberto isso aí.

Pode passar.

Aqui outra proposta de criminalização, a criação de um artigo específico sobre a matéria. Por quê? A lei está lá: regular e fiscalizar, essa é a finalidade da Anac - essa é a razão de sua criação na 11.182. No Código Brasileiro, nos seus artigos 288, 289, 301 e 302, está lá capitulado... É uma prestação de serviços clandestina, o que afeta a relação de serviço. É Procon, está lá no Código de Defesa do Consumidor. Está muito claro, evidenciado no Código Civil e no Código Penal, nos arts. 261, 263, 258, 171 e 299. Então, por que não inseri-lo? Só falta esse item. É crime, só isso. Estamos com a oportunidade aqui, o Prof. Georges está anotando - estamos entregando aqui, não é, Dr. Milton?

Pode passar para a próxima.

Isso consta na nossa pauta da ABTAer, no campo político, de regulação, infraestrutura e segurança de voo. Por quê? Dessas 152 empresas que constam operando hoje, em torno de 60 são associadas da ABTAer.

Pode passar.

Por isso é que estamos aqui falando com representatividade.

E aí, para finalizar, 2016: vivemos um momento difícil na história do nosso País.

Ele é feito por nós, brasileiros, pelas instituições e por tudo o que acreditamos. E aqui nós acreditamos - viu, Senador? - neste trabalho importante.

Vamos seguir em frente buscando as soluções, como aqui estão, a solução do problema, gerando emprego - como vimos aí, 75 mil; 1 bilhão de impostos -, que é o que faz o Brasil girar essa roda. Nós somos, fazemos e representamos a aviação civil. Para finalizar, vou só deixar - pode passar o último aí - algo dito pela jurista Maria Helena Diniz: "Não há lei sem finalidade social."

Estão ali: a aviação grande e um táxi-aéreo pequenininho, da Líder, tentando ocupar o espaço dele. Essa foto é muito emblemática, essa imagem vale mais que mil palavras.

Muito obrigado.

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

Quero agradecer ao Sr. Domingos Afonso, Comandante da Associação Nacional de Empresas de Taxi-Aéreo, pelo seu depoimento, que, certamente, vai ser incorporado pelo Relator ao Código.

Senador, alguma pergunta?

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Pois não.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Eu queria pedir desculpa ao Gustavo e ao Antonio Romeiro porque não vou poder ficar mais tempo, mas eu queria fazer uma intervenção aqui, intervenção que já fiz outras vezes.

Conheço bem essa realidade da Amazônia - sou do Pará -, vivo o dia a dia desses problemas lá. E o companheiro, que é o nosso principal redator do Código... E nós, aqui, estamos sempre com os nossos desafios como Parlamentares, como Senadores, de tentar, ou de nos arvoramos a fazer uma legislação capaz de cobrir este País com realidades tão diferentes. Acho que um Código como esse não é fácil, pode acabar não resolvendo os problemas que aqui trazem esses companheiros. A realidade do centro-sul do País é totalmente diferente da realidade da Amazônia etc. e tal, entendeu? Então, eu queria chamar de novo atenção para isso, porque é um desafio muito grande para nós resolver essa questão, nós, que somos de regiões distantes da Amazônia.

Eu queria que você agregasse, Fernando, aos seus exemplos da importância que tem o táxi-aéreo, outros dois que são lá da Amazônia.

O primeiro é o transporte de valores para distribuir nos bancos, inclusive oficiais, como Banco do Brasil e Caixa Econômica, a distribuição de valores para os vários Municípios da nossa grande Amazônia, o que envolve a questão de segurança - isso mostra a importância que tem o táxi-aéreo lá.

O outro exemplo - uma curiosidade importante - é o seguinte. O Governo Federal, já no segundo Governo Dilma, teve que fazer a transposição da energia de Tucuruí, porque as duas capitais, a do Amapá e a do Amazonas, eram as duas únicas capitais que ainda não estavam interligadas pelo sistema de energia, eram as únicas cidades que ainda queimavam muito diesel.

Então, eram as únicas cidades que ainda queimavam um diesel muito forte. Foi feita a transposição do Rio Amazonas, para levar a energia para lá e, depois, distribuir para as duas capitais. Foi transposto no Município chamado Porto de Moz, na região ali, que fica a 500km do Amapá e 1.000km de Manaus. Costumeiramente, tinham que se fazer aquelas estradas grandes na floresta para poder passar o Linhão, e o Meio Ambiente questionou isso, porque derrubava muita árvore.

Assim, a Eletronorte criou, inventou pela tecnologia, as torres acima de 200m, para poder passar por cima da floresta. Então, para carregar o material, vamos dizer a torre semimontada, por parte, foram usados os helicópteros para poderem ir, de clareira em clareira, até fazer. Hoje já estão construídos os 500km para Macapá e os 1.000km para Amazonas. Chegou lá.

Então, essa é a importância que você falou. Acho que era bom você colocar nos seus exemplos essas importâncias nesse processo.

Ao Milton, não é só lá na Amazônia, você sabe. Não é só nas pistas indígenas o problema dos voos clandestinos. Vou dar um exemplo. Já dei aqui. O Pedro Chaves assistiu aqui a exemplos. Agora mesmo eu fiz isso, porque eu estava em campanha lá, ajudando o pessoal. Numa cidade chamada Cametá, você conhece, tem 380 anos, uma das cidades mais antigas, cidade histórica, foi feita uma pista com todas as exigências, asfalto, sinalização noturna, etc. Acho que já faz uns oito ou dez anos. Essa pista não foi homologada, porque, com as aeronaves, na saída precisavam desbastar mais 100m de floresta para poder homologar, segundo algum órgão da Aeronáutica, não sei se era Anac, havia perigo. Era necessário que se desbastassem mais 100m de pista, de floresta. Pois bem, por isso não se homologou. Ou seja, a pista está toda detonada, a sinalização noturna já acabou, porque foram lá e roubaram os fios, etc.

E o que acontece? Para a gente ir, inclusive as autoridades, como eu, Senador da República, para a gente ir para lá para Cametá, o cara deve dizer que vai para Baião, que é uma pista secundária lá, tem de pedir autorização e sai do aeroporto oficial lá, Júlio César, e vai. Assim fazem todas as autoridades, os empresários, até o governador faz isso. Então, é uma realidade concreta na Amazônia.

E outra realidade das pistas, você sabe, você falou, passou por lá, é que há pistas em cidades médias, cidades que têm um intenso transporte, na rua das cidades.

Em Oeiras do Pará, o piloto tem que fazer, primeiro, um rasante para espantar o cara que vai atravessar de bicicleta, ou o boi, ou o cachorro que está por ali para poder baixar, entendeu? E a gente lá, dentro do avião, processando isso. Essa é uma realidade muito forte na Amazônia. Não é só nas pistas indígenas, mas também nas cidades importantes da Amazônia, que têm transporte e tal.

Outra coisa importante é que não é só nessa homologação das ambulâncias aéreas o caso de transporte. É o taxizinho normal lá que carrega doente toda hora, principalmente lá no Marajó, onde o Prefeito é pressionado e não tem condições. O Prefeito usa muito esse tipo de coisa para levar o doente, ainda mais agora com o aumento das duas rodas, das motos nas grandes cidades. Os acidentes com motos são muito intensos nas cidadezinhas. Então, o socorro urgente é constante, e são as aeronavezinhas que fazem isso, sem nenhuma autorização. Carregam o doente e baixam lá para levá-lo para a cidade, onde há o socorro mais adequado.

Por fim, por isso, é um desafio muito grande a gente fazer um código capaz. Além dessas sugestões que estou trazendo, essas diferenças entre as nossas regiões para dar conta de um código que possa corrigir esses tipos de coisas.

Queria ressaltar a importância do trabalho de vocês. Inclusive, já levantei aqui que, em uma região nossa distante, deveria haver uma combinação entre o monopólio da grande para valorizar a aviação regional, mas não só o táxi aéreo, que faz esse trabalho na ponta para poder chegar às nossas médias cidades do interior da Amazônia.

O SR. DOMINGOS AFONSO DE DEUS - Senador.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Por fim, Presidente, eu fiz um requerimento aqui para fazer uma audiência pública que envolve essa questão do direito do consumidor perante as grandes empresas. Na OAB há a Comissão de Defesa ao Consumidor, e ela identificou que a última resolução da ANAC acaba colidindo os direitos no Código do Consumidor com os interesses das grandes empresas, principalmente no que tange à bagagem, à franquia de bagagem, etc. Eu estou provocando uma audiência pública para a gente discutir também isso aqui.

O SR. DOMINGOS AFONSO DE DEUS - Senador Paulo Rocha.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Senador Paulo, V. Ex^a poderia permanecer, só para a gente votar o requerimento?

O SR. DOMINGOS AFONSO DE DEUS - Senador, eu posso fazer uma colocação?

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Eu queria só, primeiro, fazer a votação dos requerimentos extrapauta, que é extremamente importante.

O SR. DOMINGOS AFONSO DE DEUS - Claro.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Votação de requerimento extrapauta.

Com base no art. 121 do Regimento Interno, incluo extrapauta os seguintes requerimentos para que possamos apreciá-los:

EXTRAPAUTA

ITEM 1

Requerimento Nº 14, de 2016

Requer a realização de audiência pública para analisar e colher sugestões da sociedade civil relativas aos temas de defesa do consumidor presentes no projeto de Código Brasileiro de Aeronáutica.

Autoria: Senador Paulo Rocha

Requer a realização de audiência pública, com a participação dos seguintes convidados: Eduardo Sanovicz, Presidente da ABEAR; Gustavo Oliveira Chalfun, Secretário-Geral da Comissão Especial de Defesa do Consumidor da OAB Nacional; Francisco Lemos, Presidente do Sina; Maria Inês Dolci, Coordenadora institucional da Proteste, e José Ricardo Botelho, Diretor-Presidente da ANAC.

EXTRAPAUTA

ITEM 2

Requerimento Nº 15, de 2016

Requer, na forma do art. 374, XVI, RISF, que o prazo para apresentação de emendas ao Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica, seja estendido até 30 de outubro próximo, fixando-se, consequentemente, novo calendário para apresentação dos Relatórios Parciais e Geral e para votação do Parecer.

Autoria: Senador Vicentinho Alves

Consulto inicialmente o Plenário sobre a possibilidade de votação em bloco dos requerimentos. *(Pausa.)*

Não havendo objeção, passamos a deliberar sobre os requerimentos.

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

Passamos agora à votação dos requerimentos.

Os Srs. Senadores que os aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovados.

Obrigado.

Pois não. Pode usar a palavra.

O SR. DOMINGOS AFONSO DE DEUS - Complementando o que o Senador Paulo Rocha falou, daí a importância das linhas aéreas sistemáticas, porque elas vão dar fluxo de chegada para os *hubs* para alimentar as grandes empresas. Então, é muito importante.

E nós entregamos, está na mão do Comandante Milton ali, mais 12 propostas, Senador Pedro Chaves, que a ABTAer está apresentando para chegar à nobre Comissão, sobre outras propostas e a linha aérea sistemática consta lá. São mais 13 propostas, o número não é o ideal, mas foi o que nós tivemos. Isso é muito importante, nós olharmos para as linhas aéreas sistemáticas.

Eu gostaria de deixar esse registro aqui, porque já praticamos, mas isso precisa estar lá, no papel, oficializar isso.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Presidente, me libere.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS. *Fora do microfone.*) - Uma última coisa. A aprovação da ata.

Nos termos do art. 111 do Regimento Interno, coloco em votação as Atas das 3ª, 4ª, 5ª e 6ª Reuniões, solicitando a dispensa de suas leituras.

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

Aprovadas.

Obrigado por permanecer.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Parabéns pela audiência pública.

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

Vamos agora convidar o Sr. Antônio Romeiro de Sousa, sócio e Diretor-Geral da Emar Táxi Aéreo, do Rio de Janeiro, para fazer uso da palavra.

O SR. ANTONIO ROMEIRO DE SOUSA - Gostaria de agradecer o convite de poder estar participando deste momento importante da nossa atividade, do segmento de táxi aéreo.

Já ouvi bastante aqui, do Fernando, do Milton, que colocaram muito bem o momento atual que o nosso segmento atravessa no País. Sabemos também da grave crise econômica que atravessamos.

Nossa empresa atua tanto no mercado *offshore*, na Região Sudeste especificamente e também na Região Amazônica, onde estamos desde 2006 e realizamos a obra lá, do Gasoduto Urucu-Manaus, quando naquela oportunidade nós trouxemos dois helicópteros que nunca tinham operado no Brasil, em função exatamente das grandes dificuldades que tinham naquela região para destilar os tubos do gasoduto.

Nós trouxemos um Skycrane para transportar 9,5 toneladas de carga externa, e o Kamov, para 5 toneladas. Naquela época, como foi uma obra do PAC, uma obra importante, tivemos uma autorização em caráter emergencial da Anac para operar essas aeronaves.

Então, a gente sabe muito bem a realidade tanto na parte *offshore* quanto na parte *onshore*, e, realmente, o segmento de táxi aéreo tem uma demanda impressionante, que, de tudo que foi citado aqui, se você pensar, ainda existem outros serviços que ainda não foram citados, como o próprio Senador acabou de falar agora há pouco: o transporte de valores.

Existe remoção de ouro e, às vezes, jazidas, também, que são transportes de risco porque requerem uma segurança muito grande. Às vezes, você é solicitado a fazer um serviço do tipo: "Eu quero jogar pétalas de rosas na casa da minha noiva, eu quero levar uma noiva de helicóptero." Enfim, existe uma gama muito grande de serviços que podem ser explorados.

Mas, se realmente a gente não trabalhar e não unir as forças para que a gente regulamente isso de uma forma em que a gente possa trabalhar com mais tranquilidade, esse segmento tende a ir morrendo, porque ultimamente, na nossa área... Lá em Macaé, quanto ao mercado *offshore*, algumas empresas não suportaram e fecharam, o desemprego foi imenso e várias aeronaves foram mandadas para fora do País. Existem colegas nossos de profissão, pilotos com uma experiência muito grande, que hoje me ligam pedindo emprego, pedindo para trabalhar para receber uma diária ou simplesmente para renovar carteira. Há poucos dias, chegou um colega com cinco filhos, sentou em frente à minha mesa, e disse: "Eu não sei o que eu vou fazer da minha vida!" Ele não sabia fazer outra coisa a não ser voar. Felizmente, um outro colega que tinha uma pizzeria ensinou ele a fazer pizza, e ele está vendendo pizza. Então, o momento é de extrema gravidade. Realmente, precisamos fazer alguma coisa para salvar isso. Neste momento de crise, nós temos que nos unirmos aqui e melhorar no que for possível.

O que o Fernando falou sobre a questão dos hangares, a gente está vivendo isso. Na maioria dos aeroportos brasileiros existe uma imensidão de hangares fechados ou destinados àquelas empresas que não têm nada a ver com a nossa atividade. Hoje, os operadores de táxi-aéreo são maltratados, eles estão sendo expulsos dos aeroportos. Essa é a realidade. Nós estamos buscando outras alternativas porque os custos são extremamente abusivos. Nós não vamos conseguir sobreviver da maneira como a coisa está sendo conduzida. Essa coisa tem que ser revertida. E nós estamos aqui para colaborar; eu trabalho com táxi-aéreo há 40 anos, o Fernando também está há muitos anos, o Milton, e a gente está aqui para colaborar, para ajudar a melhorar esta situação, para que nós empresários geremos empregos.

A questão da Anac também: a gente teve muito problema com a transição da Anac. E a gente tem muita dificuldade ainda em alguns setores da Anac - parte de habilitação, inserção de alguma aeronave na especificação operativa. Às vezes, contrata-se mão de obra - piloto, mecânico -; treina; você tem que mandar para fora para fazer simulador ou mandar o mecânico para fazer curso; contratar engenheiro; e você assume o compromisso com o fornecedor ou com a compra (a aquisição ou o *leasing*) e leva de 90 a 120 dias para se iniciar a operação. Isso não pode acontecer! Isso mata qualquer empresa! Isso é horrível para o operador! A gente sente isso de uma forma muito grave! Isso é outra situação que precisa ser revertida.

O relacionamento com a Anac hoje é mais virtual; você não consegue falar com alguém na Anac - a gente tem muita dificuldade no acesso à Anac. Eu sei que há senhores aqui da Anac, e isso precisa ser revisto. A gente precisa melhorar esse relacionamento com a Anac, tanto na parte de habilitação quanto na parte de operações.

Então, é um apelo que nós estamos fazendo aqui para que essas coisas melhorem, porque aqui nós estamos trabalhando, lutando para gerar emprego, para trazer benefício para o nosso País, para integrar as áreas. A gente atua lá na Amazônia, e lá, realmente, sem o transporte aéreo, ficaria completamente isolada.

Então, eu estou só ressaltando tudo o que já foi dito aqui pelo Fernando, pelo Milton, pelos senhores aí, a importância do segmento para o nosso País.

Nós estamos aqui, eu me coloco, realmente, à disposição para discutirmos, para melhorarmos e vermos se conseguimos salvar esse setor, que realmente está numa situação caótica.

Era só isso. Eu gostaria, mais uma vez, de agradecer.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Quero agradecer ao Sr. Antonio Romeiro de Sousa, sócio diretor-geral da Emar Táxi Aéreo pelo seu depoimento.

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

O SR. GUSTAVO ALBRECHT - Bom dia aos senhores; bom dia, Senador.

Na realidade eu estou aqui não como Presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves, que não tem nada a ver com esse assunto. Estou aqui como administrador de uma empresa de táxi aéreo e quero trazer para os senhores uma realidade que todos já falaram aqui, mas eu vou colocar os números das coisas. Eu vou abrir a minha empresa, a empresa do meu filho. Ele é sócio e diretor, eu trabalho com ele e o ajudo. Vou colocar para os senhores o que acontece na nossa empresa.

Por favor.

A atual situação das empresas. Esse é o custo adicional devido às exigências da legislação. Quais os programas que mais afetam e o que pode ser feito para salvar as empresas de táxi aéreo.

Por favor.

Exemplo de uma empresa. Nós temos uma empresa agregada; um Gulfstream 550, um Gulfstream 450, duas aeronaves Agustas, um Bell 407, um 429.

Nós temos de pilotos: sete pilotos de avião e sete de helicóptero.

Na manutenção, nós temos um engenheiro, cinco mecânicos e oito auxiliares de pista; no CTM, temos três pessoas; no suprimento e ferramentaria: uma pessoa.

Troque, por favor.

Em operações, dois auxiliares.

Na coordenação de voo, tem quatro.

Na administração, o comercial feito é terceirizado, tem três pessoas; no financeiro, tem quatro; RH, tecnologia da informação e recepção, três.

E no GSO/AVSEC, tem seis. São quatro contratados e dois pilotos que ajudam lá, porque tem os cursos.

Além disso, temos médico e psicóloga contratados para cumprir o PPSP.

Por favor.

Nós usamos alguns recursos.

Spydertrack é um equipamento autônomo no qual nós tivemos que adaptar uma bateria de lithium para alimentá-lo, de forma a não interferir no sistema elétrico dos helicópteros.

Eu tentei colocar um outro equipamento, mas como ele era ligado no helicóptero, queriam uma homologação. A homologação custaria uma fortuna que nós não tínhamos como pagar. Então, eu fiz essa adaptação.

Com esse Spydertrack, o gerente de operação, o piloto chefe e quem mais desejar pode acompanhar no *laptop* ou celular o movimento dos helicópteros, sabendo, a cada minuto, a posição, velocidade e altitude dele.

Uma das aeronaves que nós mandamos embora foi o PR-LJX, ele foi traslado para os Estados Unidos. Eu acompanhei todo o trajeto dele porque era o meu filho que estava lá dentro levando o helicóptero. A minha neta, por um acaso, estava lá em casa e falei: "Olha onde está o seu pai?" Abri o *laptop* e mostrei. Ele estava chegando em Fort Lauderdale. Eu o vi fazendo o tráfego e pousando. Cinco minutos depois do pouso eu liguei para ele e perguntei: "Por que você fez o tráfego pela esquerda e não pela direita?" Então, essa é a facilidade que o Spydertrack nos dá.

Se eu ligar aqui o meu computador, eu vou ver onde estão as minhas aeronaves.

Por favor.

As aeronaves Gulfstream, as duas, têm o sistema própria. E eu recebo sempre, o meu computador está cheio de mensagens; quando ele decola, eu recebo uma mensagem: PRFGA decolou do Galeão com destino a KLEX - Blue Grass Airport, estimando chegar lá às tantas horas.

E, quando ele pousa lá, eu recebo a mensagem. Ali, está a mensagem: PTMTP decolou do Rio para Brasília.

Eu recebo essa mensagem sempre. Então, a coordenação de voo é tranquila ser feita dessa forma, mas a legislação exige que eu tenha, meia hora antes de decolar a primeira aeronave até meia hora depois de pousar a última aeronave, alguém no controle, anotando no papel a que horas ele decolou, a que horas ele pousou, para onde ele foi e quem é a tripulação.

Imaginem um avião que vai para Europa. Ele decola à meia-noite, pousa lá às 7h. Eu teria que ter uma pessoa o dia inteiro, dia e noite, contratada. Então, são quatro pessoas que eu tenho que manter para ter escala que Anac me exige.

Por favor.

Aí, temos a Skytools. É um programa com banco de dados desenvolvido e custeado pela empresa que fornece as informações.

O CTM: o controle de componentes e o controle de inspeções são feitos por esses dados.

Em operações, o controle de hora de voo dos tripulantes e a escala de voo realizada.

Nosso diário de bordo é feito no iPad. É transmitido via internet para empresa, é verificado. Se está o.k., ele tem que preencher um diário de bordo. Para helicóptero, que opera vários pousos numa missão, é complicado. Às vezes, ele nem corta o motor, tem que ficar nos comandos e preencher o diário de bordo. Se ele não preencher e a Anac pegá-lo com a última etapa não preenchida, a empresa leva uma multa.

Por favor.

Nós usamos a Arinc. Nós pagamos anualmente uma assinatura por cada aeronave de asa fixa. Essa assinatura dá direito à análise planejamento de rotas nacionais e internacionais; obtenção de autorização de sobrevoo; preenchimento, apresentação e aprovação do plano de voo; obtenção de informação meteorológica da rota, destino e alternativas.

Nós temos também a Jeppsen. Pagamos anualmente uma assinatura por aeronave, onde dispomos das publicações aeronáuticas relativas às rotas.

Por favor.

Fizemos agora o *paper less*. Pagamos uma assessoria para adequar nossos manuais e aprovar junto à Anac o procedimento chamado *paper less*, que significa não termos que levar a bordo da aeronave, em todos os voos, toda a documentação exigida pela Anac - manual de voo da aeronave; manual geral de operações, Standard Operational Procedures; MEL, que é Minimum. Equipment List; Especificação Operativa; cartas de voo em rota, procedimentos...

Em um helicóptero é difícil levar tudo isso a bordo. Então, estamos fazendo um *paper less*. Gastamos um dinheiro e agora estamos no processo de comprovar para a Anac a eficiência dessa operação. Durante seis meses, vamos ter de levar os iPads, mas teremos de levar o papel também. Depois desse período, seremos autorizados a voar com dois iPads, um de *backup*. Mas já estamos nesse processo há mais de um ano.

Por favor.

Apesar de todos esses recursos, a legislação antiquada não os aceita como método alternativo de cumprimento das exigências.

O Spydertrack substituiria alguns funcionários da coordenação de voo que poderiam trabalhar de qualquer lugar, inclusive em casa eles podem fazer o controle das aeronaves.

Com a Skytools, com o diário de bordo eletrônico, não necessitaríamos do preenchimento do diário de bordo em papel.

Com a utilização da Arinc, não necessitaríamos ter tantos itens descritos na MGO, porque a Arinc faz. Seria dizer só: "Contratamos a Arinc." Pronto, substitui um monte de itens da MGO.

Por favor.

Este é o pior: Programa de Segurança do Operador Aéreo.

Ele foi escrito para ser cumprido por empresas regulares (121) como uma prevenção à interferência ilícita da aeronave por um ou mais passageiros.

Só que essas empresas regulares têm mais de uma base operacional; atuam em vários aeroportos; vendem os bilhetes (passagens) sem conhecer quem os compra; realizam o *check-in* para o embarque; despacham a bagagem.

A Anac exige que a empresa de táxi-aéreo (135), que voa internacional, cumpra a mesma regulamentação, só que essa empresa raramente tem mais de uma base, não dispõe de balcões de atendimento para venda de bilhetes, realiza o *check-in* personalizado e um sequestro só seria possível se for contratado com essa finalidade. Não é um passageiro do empresário que fretou o avião que vai sequestrar o avião para levar para outro lugar.

Então, com isso, obriga uma empresa de táxi-aéreo, que tem apenas duas aeronaves capazes de voarem internacional, a contratar duas pessoas para a gerência de AVSEC e duas pessoas para gerência de controle de qualidade.

Eu tentei pegar o meu pessoal e não pude, porque eles têm que ter experiência de seis meses para o controle de qualidade. Agora, depois que eu paguei, contratei três pessoas de fora para fazer, para poder aprovar o PSOA, eu pago mensalmente para ele só para estar o nome dele lá, porque ele é habilitado.

E eu tentei fazer isso aí com nossos funcionários, agora mudaram. Os gerentes de controle de qualidade não servem mais em nível de gerência de AVSEC. Têm que ser de auditor de AVSEC.

Bom, segue, por favor.

Então, o objetivo principal do PSOA é evitar um apoderamento ilícito. Todas as medidas de segurança do PSOA não têm nenhuma eficiência no caso de uma empresa de táxi-aéreo, porque eles lá dizem: "Na hora da venda do bilhete, tem que informar ao passageiro não sei o quê. Na hora do *check-in*, tem que fazer isso assim, assim." Nós não fazemos nada disso. Nós pegamos passageiro numa fazenda. Como é que eu vou fazer isso? Eu tentei fazer um PSOA que fosse viável para a gente e não foi aceito. Tem que ser de acordo com o que eles dizem. Vim, aqui, a Brasília, falar com o pessoal responsável pela AVSEC. O rapaz é bem-intencionado, mas ele veio do IBC. Então, ele cuida da AVSEC e ele disse que não tem como mudar isso, e eu tenho que ter essas pessoas todas contratadas.

Então, numa empresa de táxi-aéreo regular, eu já falei, o passageiro seria o sequestrador e, no nosso, é o fretador. E as medidas que nós tivemos que botar no PSOA não fazem nada para evitar. A única maneira que um táxi-aéreo tem de evitar o sequestro é selecionar seus contratantes.

A pessoa contrata um táxi-aéreo, eu não contrato para qualquer um. Vou ver quem é ele e, se eu não o conhecer, eu quero referências dele para ceder a minha aeronave para fazer um voo, porque, senão, poderei, como aconteceu com aquele Papai Noel que fretou um helicóptero, no pouso, sequestraram o piloto e o helicóptero.

Por favor.

Troca.

Aí há um outro, PPSP (Programa de Prevenção de Uso de Substâncias Psicotrópicas). Isso aqui é o que diz a legislação, e qualquer empresa com mais de dez funcionários que tenham influência no ARSO - aqui eles ARSO -, que tenham influência na operação das aeronaves, ele tem que ter esse programa.

Por favor, troca.

Troca.

Aí, então, ARSO é a pessoa que desenvolve atividade que influi na segurança operacional. A Anac exige que uma empresa pequena que tenha mais de dez ARSOS de táxi aéreo ou oficina de manutenção cumpra o mesmo programa que praticamente obriga a contratar os serviços de um médico revisor, uma psicóloga e um laboratório para realizar os exames. A empresa deve submeter todos os funcionários, na admissão, a exames toxicológicos e esses exames devem ser repetidos anualmente na seguinte proporção: mais de 2 mil ARSOS, 7%; de 500 a 2 mil ARSOS, 28%; menos de 500 ARSOS, 50% têm que fazer.

Nossa empresa tem 40 ARSOS, agora já tem apenas 27, e a tendência é diminuir, mas eu tenho que cumprir a mesma coisa que cumpre uma empresa que tem 500 pessoas envolvidas no trabalho. Isso aí está levando a gente à loucura e não consigo aprovar o PSOA.

Já vim a Brasília, estou mandando meu funcionário que trabalha nisso vir a Brasília, e não se consegue aprovação, porque sempre há uma exigência a mais.

Por favor.

A Lei do Aeronauta, que é feita para empresas 121, mas é aplicada às empresas 135, obriga a empresa a contratar mais pilotos do que os necessários para operar seu reduzido número de aeronaves. Além dos salários, somam-se os custos de treinamento anual.

O piloto de asa fixa mais voado em nossa empresa em 2014 voou 287 horas e o de asa rotativa, 148. Comparando-se esses números aos limites estabelecidos pela Lei do Aeronauta, 850 horas anuais, podemos constatar penalização das empresas 135 no cumprimento dessa lei.

Voamos, em 2014, um terço das horas permitidas; em 2015, voamos menos; e, em 2016, estamos lutando para empatar com 2015.

Jatos privados voam para a Europa com dois pilotos, nós temos de levar três.

Os tripulantes das empresas regulares descansam as horas regulamentares e retornam. Os nossos pilotos ficam por lá uma semana, isso quando não ficam mais. Aí, a gente, por economia, traz de volta. Então, em vez de eu pagar duas passagens de volta, pago três. Em vez de deixar lá uma semana, pagando hotel para dois, eu pago para três. Isso tudo por causa de uma jornada de trabalho ou horas de voo que extrapola em pouquíssima coisa. Nós estamos, na Anac, tentando mudar isso, criando uma legislação que seja específica para o táxi-aéreo.

Eu acho que, se o meu piloto passou uma semana em casa descansando, viaja e vai ficar uma semana descansando lá, ele pode voar um pouco mais do que alguém que, na regular, voa direto, sai de um voo para outro e tem só o descanso regulamentar. Nós temos muito mais descanso do que isso. Pelo contrário, a briga na Helistar é para saber quem vai fazer o voo. Todo mundo quer fazer. O pessoal quer voar e não está voando. Então, é um problema.

Por favor, troque.

Nós estamos lutando para sobreviver. Nos dois últimos anos, devolvemos: um King Air B350; um C680 Sovereign; dois Agusta, que foram para os Estados Unidos, vendemos; agora estamos devolvendo um Gulfstream G550. Já despedimos seis pilotos, um coordenador, dois auxiliares de operações. Para tentar equilibrar receita/despesa, estamos priorizando: administração de aeronaves de terceiros e hangaragem de terceiros. Isso aí é uma deterioração.

Não existe, na realidade, uma empresa de táxi-aéreo que viva só de táxi-aéreo, que não tenha contrato com órgão governamental que sobreviva. Não tem. Duvido que alguém me apresente uma empresa que consiga ter algum lucro com isso. Tanto que, dessa empresa aí, meu filho é sócio. A pessoa, que tem dinheiro, está indo morar fora do Brasil e disse: "Não, se você quiser, continue com táxi-aéreo." Meu filho iria fechar, mas eu disse: "Nós temos uma responsabilidade social, temos 47 funcionários no total, não podemos fechar. Enquanto estiver empatando, pelo menos, vamos continuar."

Por favor, outra.

Posso passar um pouquinho?

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

O SR. GUSTAVO ALBRECHT - Temos uma diferença entre receita/despesa hoje de R\$126 mil mensais.

Pagamos hoje 66 mil de aluguel pelo hangar onde estamos, pelo qual, antes da renovação do contrato, pagávamos 18 mil. A Infraero fez uma licitação quando venceu nosso contrato. Essa é uma outra coisa. Enquanto eu tiver autorização da Anac, tenho de poder continuar naquele hangar, não posso ser submetido a uma licitação. Eles fizeram isso só para aumentar os valores. Deveríamos ter direito a uma renovação automática enquanto fôssemos autorizados a funcionar pela Anac.

Desculpem-me ali o problema na apresentação.

Agora, nós arrendamos outro hangar, de tamanho similar, por 33 mil, porque o de Jacarepaguá o pessoal está abandonando. Então, nesse aí, nós vamos fazer uma oficina de manutenção e hangaragem de terceiros. Estamos buscando a homologação da oficina há seis meses e não estamos conseguindo até agora.

Isso não é culpa da Anac; é o Crea que não reconhece o nosso responsável técnico. Então, é engenheiro, é tudo, mas estamos com problema no Crea.

Por favor, outra.

Devido exclusivamente às exigências da Anac, do RBAC 135, nós temos que ter: quatro pessoas na coordenação de voo, o que dá aquele valor de 393 mil mensais; duas pessoas para fazer relatórios; um gerente AVSEC e um suplente, que dão R\$219 mil; um gerente de qualidade e um suplente, que dão outros 219; um médico, por 39; a psicóloga dá 26, se não me engano.

Por favor.

E isso dá um total de dois milhões... Ah, e temos que ter três pilotos a mais. Então, isso dá um total de 2,7 milhões por ano. Como eu vou conseguir refazer isso?

Então, eu até fiz um documento, que vou entregar para a ABTAer e para o SNETA, dizendo o seguinte - eu tenho três alternativas: primeira, cumprir tudo isso que está escrito e falir; segunda, não cumprir, fazer só o que me obriga a minha consciência de segurança operacional e estar sujeito a ser fechado pela Anac; ou, então, trazer esse problema para as pessoas para tentar resolver. Nós, sozinhos, não temos condições de resolver. Se não houver uma ajuda, as empresas vão fechar.

Nós temos empresas S.A. (sociedade anônima), temos empresas Ltda., que são a maioria, e deveríamos ter a microempresa no táxi-aéreo.

Eu sei que a ABTAer vai chiar com isso e o SNETA também. Não é a legalização do táxi-aéreo clandestino. Em determinadas regiões do País, isso é uma necessidade. Eu estive no garimpo, e lá no garimpo há essa necessidade. E foi esta a reivindicação que eu trouxe de lá, a pedido do nosso Presidente da Comissão, Senador Vicentinho Alves: que volte o táxi-aéreo individual que existia na época do DAC, com restrições, mas regularizado. Então, havia um controle sobre aquela atividade. E isso aí inibiria muito, talvez, até o táxi-aéreo clandestino, alguns deles. Há alguns - em grandes cidades - que não se justificam.

Então, a demora a adequar-se às atuais facilidades do mundo digital e trazer soluções que evitem que empresas encerrem suas atividades são os problemas que a Anac nos impõe.

Por favor.

A Anac cobra o cumprimento de prazo dos usuários, mas ela mesma não os cumpre. E cito um exemplo: em junho de 2016, pedimos ao RAB que fosse cancelado o nosso arrendamento, porque estavam tirando uma aeronave da EO. Em 30 de setembro, sexta-feira passada, recebemos um ofício do RAB informando que foi indeferido o nosso pedido e que o processo estava arquivado por falta de documentos. Mas foram "bonzinhos", pois disseram que podíamos entrar com novo processo, pagando novamente os emolumentos.

Nós ligamos para o despachante, e ele disse que estava tudo resolvido.

Inclusive, o PR-MIG já saiu da EO, em 17 de junho; já está no RAB em nome de outro. E aí o RAB me informa que foi indeferido o processo.

Então, essa burocracia mata. E eu tenho que ter gente só para cuidar disso aí para não ficar irregular.

Por favor.

Esse aí é o documento que eles me mandaram.

Pode passar.

Quanto ao Conselho Consultivo da Anac, o atual conselho é bem democrático, mas é muito eclético. Determinados assuntos deveriam ser deliberados apenas por quem conhecesse o assunto. O "eu acho que" não se admite em aviação. Temos que ter opiniões de pessoas que conheçam a atividade.

Na Comissão de especialistas...

(Soa a campainha.)

O SR. GUSTAVO ALBRECHT - ... que tratou do CBAer, vi que as pessoas davam seus "achismos". Poucos davam opiniões.

Por favor.

O ideal seria um conselho deliberativo, com poderes de decisão, que seria composto por pessoas da Anac, alguns membros fixos indicados pelo Senado, escolhidos de uma lista apresentada pelas entidades que representam a aviação regular, táxi-aéreo, oficina de manutenção, aerodesporto, administração aeroportuária, etc. Em cada reunião, além desses membros, seriam convidados representantes das entidades que tivessem envolvimento direto no assunto.

Eu já ouvi: "Isso não é problema da Anac. Quem não se aguentar que feche a porta." Mas eu acho que não é bem essa a disposição dos senhores aqui, fazer sobreviverem as empresas de táxi-aéreo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Queremos agradecer o depoimento do Gustavo Albrecht, que é Presidente da Associação Brasileira de Pilotos, mas que está aqui com outra função: como proprietário de uma empresa de táxi-aéreo.

Eu vou dar cinco minutos para o Sr. Milton Arantes, que gostaria de falar, e depois vou passar a palavra a todos vocês que quiserem fazer alguns depoimentos. Existem também perguntas aqui de alguns internautas que estão questionando pontos importantes, e os que estão presentes podem nos ajudar a responder.

O SR. MILTON ARANTES COSTA - Obrigado, Senador.

Eu só queria dar ênfase que a ABTAer concorda com a colocação do SNETA com relação à manutenção de prestador de serviço público para atividade de táxi-aéreo. Nós concordamos. Nós entendemos que mudar essa regra vai contribuir para o caos das empresas de táxi-aéreo.

E eu sei que é um assunto polêmico, mas, diante de um cenário de quebra de um segmento extremamente importante que contribui com a integração do País, principalmente nas regiões mais remotas, eu acho que um trabalho junto com SNA, SNETA, ABTAer no sentido pressionar as nossas autoridades para que achemos uma saída para que a atividade não morra, para que ela continue sobrevivendo diante desse cenário tão turbulento, em que nós estamos dentro de um CB - uma linguagem muito conhecida dos aviadores. Então, eu peço que os senhores nos ajudem a tomar as providências e a proteger para que essas empresas não terminem fechando e o desemprego continue aumentando.

Obrigado.

Era essa a minha palavra.

Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Eu vou passar esses dois questionamentos para o Georges responder.

É o seguinte: "Sabemos que aeronaves da categoria 'experimental' são utilizadas como táxi aéreo 'pirata'. Em que o novo código de aeronáutica irá auxiliar para inibir ou regulamentar essa prática e essas aeronaves?" Primeira pergunta.

Segunda: "Como o novo Código irá regular a utilização de aeronaves da categoria 'experimental' como táxi aéreo? Sabemos e temos acompanhando que essas aeronaves não passam por um processo de certificação, podendo colocar em risco a segurança do voo."

O SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA - Obrigado, Senador.

Senhores, bom dia.

Eu gostaria apenas de fazer uma pequena colocação a respeito do que é o aperfeiçoamento da norma, o aperfeiçoamento de boas práticas.

Eu tive muito orgulho de participar e de presidir a comissão de especialistas para reforma do CBA, comissão composta por 25 membros. Entre esses, a Força Aérea esteve presente, através do Coronel Fernando, que é do Cenipa, e o Brigadeiro Gustavo, que é do Decea; a ABTAer participou das reuniões também ativamente, como membro; a Abag, na presença

do companheiro Nogueira, participou; nós também tivemos o SNETA, através do engenheiro-mecânico aeronáutico Antonivaldo.

Nós tivemos a Superintendente de Regulação Econômica da Anac. Tivemos a SAC presente. Tivemos aqui também um membro muito importante, o Cláudio Jorge, que é Vice-Reitor do ITA e é um engenheiro de primeira categoria, assim como o Donizeti. Ou seja, foi uma comissão brilhante, uma comissão de grandes especialistas, todos conhecedores... O próprio Sindicato Nacional dos Aeronautas marcou presença importantíssima - sempre reitro a participação do Castanho. Mas acho que o momento importante é agora, para nós podermos realmente aperfeiçoar.

Então, senhores, tendo em vista a responsabilidade de dar continuidade a esse trabalho, a pergunta que foi feita em relação à utilização de aeronaves experimentais para táxi-aéreo. O que acontece? Isso já não é permitido. Em relação ao novo Código Brasileiro de Aeronáutica... Perdão. Em relação ao Projeto de Lei nº 258, que estamos colocando, está sendo colocada a criminalização da prática do táxi-aéreo clandestino com multa pesada e, salvo engano, até com reclusão. Há vários fatores também que estão aumentando os valores dessas multas. Ou seja, isso tem sido um requisito antigo da própria ABTAer, que, através do Ênio, pegou pesado para que fizéssemos alguma coisa. A SNETA também acompanhou todos. Lembro que, durante a comissão de especialistas, recebemos mais de cinco mil contribuições de todo o País. Tudo foi catalogado, disponibilizado ao público e, depois, foi feito um relatório.

Em relação à situação da aeronave de categoria experimental como táxi-aéreo, não. Realmente, não há nenhuma previsão de que isso acontecerá. Em relação a processos de certificação ou como isso estará dentro do Código, obviamente que estamos recebendo várias contribuições. O Presidente e o próprio Relator as estão recebendo. São várias entidades. E o público, em geral, também está preocupado com isso. Tenho certeza de que isso não será admitido, Sr. Senador.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Agradeço muito o Georges, que certamente vai colaborar muito com o Relator na elaboração final do Código.

Alguém gostaria de acrescentar alguma coisa ao que foi discutido?

O SR. DOMINGOS AFONSO DE DEUS - Eu gostaria de fazer o registro que, no acompanhamento do PL 258, não estava contemplado - e posso estar enganado -, mas fica aqui o registro da ABTAer. Ficamos mais tranquilos por causa da análise sobre a criminalização.

Também gostaríamos de deixar registrada a importância das linhas aéreas sistemáticas. Essa é a verdadeira oxigenação do nosso segmento, de todo o sistema, criando os *hubs* e alimentando as aviações maiores. Isso é muito importante. Entretanto, apesar de termos falado um pouco de infraestrutura, há um tempo, tínhamos o Instituto de Aviação Civil, que tinha um plano de toda a infraestrutura, e a obrigatoriedade de os Estados fazerem e apresentarem o seu Plano Aeroviário Estadual, o que não se faz mais necessário. Eu desconheço se ele existe no momento.

A ABTAer fez essa propositura na agenda 2017/2018 sobre a necessidade de que os Estados passem a resgatar esse Plano Aeroviário Estadual, porque não adianta ter o avião, não adianta ter o passageiro e não ter o equipamento aeroporto em condições. E não vai ser nenhum PAC maravilhoso; é aquilo que se faz necessário para a Amazônia. Num país de dimensões continentais, como a gente sabe e conhece, isso não é assim. A Amazônia é subdividida em regiões secas e úmidas, Nordeste, Centro-Oeste, Sul e Sudeste. Então, nós temos de resgatar a importância desse Plano Aeroviário que vai dar o suporte da infraestrutura para as nossas aeronaves voarem com segurança.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Eu vou passar a palavra ao Georges, para ele comentar sobre o questionamento.

O SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA - Nós estamos colocando a seguinte situação no Código: poderão ser responsabilizados prefeitos por improbidade administrativa se não respeitarem o plano de zoneamento aeroportuário. Nós sabemos que parece que existe um movimento para destruição de sítios aeroportuários, principalmente aqueles que estão dentro dos centros urbanos. Então, realmente, há uma preocupação nesse sentido dentro do Código.

Nós entendemos também outra situação. Nós tentamos colocar no Código, assim como existe no atual CBA, no art. 86, "a", salvo engano, que fala que a Anac poderá fazer regras especiais para operação na Amazônia, por exemplo, sendo que, no momento, nós tentamos - e já há propostas - alterar esse artigo, para que passe à seguinte redação: a Anac deverá estipular regras específicas para operação ...

O SR. DOMINGOS AFONSO DE DEUS - No imperativo.

O SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA - Exatamente, porque aí, sim, realmente, nós poderemos tratar essas mudanças e fazer com que a autoridade aeronáutica tenha legalidade para agir. Hoje realmente o trâmite, a burocracia é muito pesada nesse sentido.

O SR. DOMINGOS AFONSO DE DEUS - A criminalização também?

O SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA - Sim. Estou até pegando um artigo dentro do PLS em que consta a situação da criminalização do transporte aeroclandestino.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Pois não.

O SR. RUI THOMAZ DE AQUINO - Senador, Rui Aquino, sou Presidente da twoFlex Táxi Aéreo.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Muito prazer.

O SR. RUI THOMAZ DE AQUINO - Igualmente.

Acho que é de suma importância ficar claro que o táxi-aéreo pode e deve ser o princípio da criação de uma empresa aérea de transporte regional. Eu sempre coloco que existem o voo regional e uma empresa aérea regional. Por anos, foram criadas, inclusive culturalmente, as empresas na forma de... Toda vez em que se vai fazer um voo, tem que ser com uma aeronave de médio ou grande porte.

O que a gente tem feito, num trabalho bem próximo à Anac - o Rodrigo está aqui, o engenheiro Dario -, é entendermos que o táxi-aéreo com a aeronave de seis, oito, dez ou doze passageiros atende uma demanda hoje facilmente; com alguma flexibilização de legislação, a gente tem condição de atender entre cem e cento e cinquenta cidades.

Eu posso citar, para que fique registrado, que a gente começou um trabalho, no início do ano, em Minas Gerais, um trabalho absolutamente profissional, com pesquisa feita em todos os aeroportos de todas as cidades.

Algumas informações extremamente importantes: foi detectado que, em 85 aeroportos no Estado de Minas Gerais, 31 cidades têm entre 8 e 30 passageiros que querem ir para Belo Horizonte. Toda vez que a gente ouve falar, a preocupação sempre é com o mundo dos negócios. Então, para que os senhores fiquem sabendo, 70% dos passageiros que pretendem voar do interior de Minas para a Pampulha vão por uma questão de saúde - 70% vão por questão de saúde.

Então, é um trabalho que está sendo feito. Requer algumas flexibilizações. O táxi-aéreo tem uma limitação hoje, pela legislação, se você pedir uma Ligação Aérea Sistemática, de 15 voos por semana, por empresa. Obviamente, a gente já tem o primeiro problema: nós temos 60 voos por semana, só em Minas. A gente já está trabalhando. O Rodrigo é o responsável por isso. A gente está junto com ele lá. O problema hoje é se dá uma exceção para uma empresa ou se já elimina de uma vez, se já muda. Obviamente, a culpa não é da Anac, porque diz lá: toda vez que você faz um voo regular e dá publicidade - por incrível que pareça, Senador, há essa palavrinha -, só pode ser feito por uma empresa aérea regional. Então, não dá. Se a gente quiser construir um Brasil, se a gente quiser atingir essas duzentas cidades em que a gente tem potencial, no Brasil inteiro, através de um táxi-aéreo com uma aeronave menor, e que ela se pague... A gente sabe que se paga. O estudo, a pesquisa foi muito bem feita em Minas, e serve de referência para todos. Com esses ajustes que devem ser feitos... Obviamente, a Anac sempre foi muito clara, dizendo que existe uma legislação; ou nós mudamos a legislação, ou não pode fazer. Então, a gente está num processo de adequação. Estamos trabalhando a seis mãos, na verdade: SAC, Anac e a gente, porque existe uma necessidade, existe uma demanda, o Governo assumiu o compromisso de fazer isso. Ninguém tem nem dúvida do trabalho social, porque a própria pesquisa mostrou. "Nós vamos prover um monte de negócios." Não vamos prover negócios, só que 70% querem vir por problemas de saúde. É pior ainda a situação que ele quer buscar.

Então, há a demanda. A operação é um sucesso, que sirva de referência para o resto do Brasil. A gente já tem outra operação lá em Teresina, parecida. Ontem nós também começamos um voo no Pará, para atender algumas cidades a pedido específico do Governador - "pelo amor de Deus, me ajuda a fazer esse tipo de coisa que a gente está fazendo, que é de cunho social". Então, essa é importância do táxi-aéreo, sendo a parte pequena da aviação, do serviço que ela pode prestar em voos regionais. Não dá para misturar com empresa aérea regional, porque você já vai para uma outra classificação, para uma outra exigência, para infraestrutura - aí tem que ter caminhão de bombeiros, tem que ter tudo, e aí voltamos à estaca zero. Então, é muito importante que se dê uma atenção a essa flexibilização. É sucesso. Quinze empresas estarão dispostas, pelo menos, a fazer esse tipo de trabalho, mas requer esse trabalho.

Obviamente, por mais boa vontade que a Anac tenha, ela também chega falando o seguinte: "Como eu faço com a lei? Eu preciso acertar a lei. Existe uma lei e nós precisamos cumpri-la. Como nós fazemos?" Então, há importância nisso aí, há importância na agilização, na aceleração desse processo e na conscientização de que o táxi-aéreo é o entrante para se chegar eventualmente a uma empresa aérea regional ou o que for.

Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Eu o agradeço muito.

Georges, por dois minutos, porque eu preciso...

O SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA - Sim, vamos encerrar.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Se possível... Mas pode falar.

O SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA - É breve. É até uma resposta para o Comandante Afonso.

Em primeiro lugar, Comandante, no art. 355 do PLS 258, consta:

Art. 355. Explorar, com fins comerciais, serviço de infraestrutura aeroportuária ou de transporte aéreo público, sem prévia concessão ou autorização:

Pena - detenção de dois a quatro anos, aumentada da metade se houver dano a terceiro, e multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

E mais: isso daqui também não exime a figura penal do art. 261 do Código Penal, que significa colocar em risco sistema de navegação aérea. Obviamente isso daqui pode ser agravado ou não, dependendo das contribuições que chegarem para o Relator.

Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Milton, vamos conceder mais alguns minutos.

O SR. MILTON ARANTES COSTA - Não, 30 segundos. Acho que é uma boa notícia.

Eu disse que, há um ano e três meses, eu desisti de ficar no Brasil e fui para os Estados Unidos. Lá entrei num curso de inglês para empresários, na Universidade de Illinois, e tive a grata oportunidade de fazer amizades com pessoas de outras partes do mundo. Para a minha surpresa, conheci sobrinho de príncipe da Arábia Saudita, jogador de futebol de times famosos na Espanha, diretores de banco na Coreia do Sul. E todos eles falavam o seguinte: "O Brasil é o país. Nós queremos investir em infraestrutura, queremos adquirir fazendas no Brasil, produzir lá e vender para nós [Os coreanos não têm como produzir a sua comida.], queremos adquirir cotas nas empresas brasileiras, só precisamos que as regras sejam claras."

Há um cenário catastrófico de um País continental que quebrou, mas dá tempo de recuperar e há pessoas interessadas porque quase todos eles falavam comigo: "Milton, o povo brasileiro é um povo diferente, o país é um país diferente. Nós queremos que os nossos filhos cresçam numa cultura como a cultura brasileira, mas nós precisamos de regras claras." Então, esta é uma boa notícia que eu trago para os senhores: o mundo quer investir no Brasil.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Foi muito importante o seu depoimento, porque nós temos que aumentar a credibilidade do nosso País. Com todas as suas potencialidades e, acima de tudo, sendo um País que apresenta uma das maiores economias do mundo, não se justifica esse pessimismo generalizado e esse catastrofismo. Ficamos angustiados com isso. Todo mundo gosta de pegar catástrofe.

Acho que nós precisamos levantar a cabeça e entender que estamos num momento importante, estamos na retomada do desenvolvimento, e o Brasil tem muita pressa. Eu sei disso. Nós já aguardamos bastante, tivemos paciência, é hora de fazermos o nosso dever de casa. Nós temos realmente que entender que as coisas, para maturar, demandam um certo tempo. As coisas estão sendo feitas de forma tranquila, e o fundamental é que o povo tenha realmente equilíbrio, paciência, sabendo que todos nós devemos fazer o dever de casa.

Acredito muito que esse novo Código vai dar uma nova visão à aviação brasileira, principalmente porque está sendo conduzido de forma tranquila, com audiência pública para ouvir os mais interessados de todos os segmentos, desde os fabricantes aos consumidores e pilotos. Então será um documento extremamente rico, no qual serão levados em conta não somente esses segmentos de que falei, mas também a regionalidade brasileira.

Já falamos que o Brasil é um País continental. Nós não temos um Brasil só, mas diversos brasis, porque este é um verdadeiro país-continente. Então é necessário, Georges, que você, o Relator e todos que vão trabalhar ativamente nesse Código levem em conta as peculiaridades regionais.

Aqui foi colocado, de forma muito brilhante por parte das maiores estrelas dessa área, pessoas que estão na labuta, no dia a dia... E é fundamental que todos nós possamos nos debruçar e entender essas diferenciações. É muito comum fazermos códigos, legislações em gabinetes, e não é o caso. A audiência pública tem exatamente este objetivo: fazer com que o

peçoal de campo, que está na ação, na atividade, venha ao Senado, neste caso, e coloque o seu problema com realidade. Todos tiveram liberdade plena, assim como nós estamos tendo, para fazer o seu depoimento.

Nós incluímos hoje, de forma muito importante, os usuários. É importante o depoimento deles, porque nesse encontro é essencial dirimir algumas dúvidas de interesse deles. É o contraditório. É importante que haja o contraditório em todo tipo de debate, para que possamos fazer uma legislação consistente.

Gostaria de agradecer a presença de todos, esclarecendo que a data da próxima reunião será oportunamente divulgada pela Secretaria da Comissão. Dia 12 será feriado nacional, dia de Nossa Senhora Aparecida. Vamos analisar se no dia 11 teremos sessão ou se será adiada. E está prorrogada por mais 30 dias, como foi deliberado hoje, a nossa reunião. Vamos ter prazo para emendas, o que vai dar espaço para que a equipe possa fazer um Código bem consistente.

Mais uma vez, muito obrigado pela presença de vocês.

Declaro encerrada a presente reunião.

Obrigado.

(Iniciada às 10 horas e 45 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 43 minutos.)