



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

**REUNIÃO**

05/10/2016 - 17ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Bom dia a todos.

Havendo número regimental, declaro aberta a 17ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Abertura.

Esta audiência pública da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) destina-se a instruir a avaliação da política pública referente ao Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR), em atendimento à Resolução do Senado Federal nº 44, de 2013, e também aos Requerimentos desta Comissão nºs 8 e 11, de 2016.

Esta audiência, segundo o nosso plano de trabalho, visa trazer a visão da iniciativa privada sobre esse que é, seguramente, um dos mais importantes programas no campo da infraestrutura que precisam ser efetivamente desenvolvidos.

Lembramos que, em nossa primeira audiência, em junho passado, tivemos a participação de representantes do Ministério dos Transportes, Portos, Aviação Civil, Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeronáutica (Infraero) e Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias. Naquela ocasião, as autoridades presentes nos apresentaram o PDAR e nos trouxeram as considerações iniciais.

Antes de adentrar às questões técnicas do tema, quero destacar o quanto é fundamental para o meu Estado, o Mato Grosso, a evolução sustentável da aviação regional.

Como já está presente, eu quero convidar o Sr. Walter Bartels, Presidente da Associação...

Conforme pauta previamente distribuída, a presente reunião é destinada à realização da segunda audiência pública que integra o Plano de Trabalho de Avaliação do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional, em atendimento ao artigo 96-B do RISF, com vistas a instruir o relatório de avaliação da política pública CDR 2016.

Como se encontram presentes para a audiência pública os convidados para compor a Mesa, eu quero convidar o Dr. Walter Bartels, Presidente da Associação das Indústrias Aeroespaciais Brasileiras, representando o Presidente da Embraer; Patrícia Xavier, Diretora de Relações Institucionais da empresa Azul Linhas Aéreas; Renata Lourenço, advogada da empresa aérea Avianca; e Alberto Fajerman, Diretor Executivo de Relações Institucionais e Comunicação Corporativa da empresa Gol Linhas Aéreas.

Ainda estão presentes conosco - e nós faremos, então, uma segunda rodada e, por isso, peço para aguardarem, mas quero registrar que já estão presentes - Tatiane Novaes Viana, Gerente de Assuntos Regulatórios da empresa Latam Airlines Brasil; José Luiz Felício Filho, Presidente da empresa aérea Passaredo; e o Ricardo Bürger, Diretor Geral da empresa aérea Flyways.

Em conformidade com o art. 94, §§2º e 3º do Regimento Interno do Senado Federal, a Presidência adotará a seguinte metodologia: os convidados terão quinze minutos para fazer a sua exposição; em seguida, abriremos a fase de interpegação pelas Senadoras e pelos Senadores inscritos; a palavra às Srªs e aos Srs. Senadores será concedida na ordem de inscrição; os interpelegantes dispõem de três minutos, assegurado igual prazo para a resposta do interpelegado.

Antes de conceder a palavra aos convidados, informo que as participações dos cidadãos em nossa audiência serão recebidas nos seguintes canais: Portal e-Cidadania, que pode ser acessado a partir do *site* do Senado Federal [www.senado.leg.br](http://www.senado.leg.br); e também o Alô Senado, 0800-612211.

Eu quero salientar que sou Senador do meu Estado, o Estado do Mato Grosso, um Estado com 903 mil quilômetros quadrados, o terceiro maior Estado em dimensões territoriais no nosso Brasil. São 141 Municípios e uma população de aproximadamente 3,5 milhões de habitantes. As distâncias a serem percorridas são muito longas e a demanda é efetiva.

Daí a importância do desenvolvimento da aviação regional.

Temos hoje, no Estado, um total de 13 aeródromos contemplados no Programa de Aviação Regional. São eles: Alta Floresta, Barra do Garças, Cáceres, Juara, Rondonópolis, São Félix do Araguaia, Sinop, Tangará da Serra e Vila Rica, Juína, Matupá, Pontes e Lacerda e Lucas do Rio Verde.

Por isso, quero dizer que estou firmemente comprometido com a luta para que esse projeto avance junto principalmente com os prefeitos não só dessas cidades contempladas, bem como com todos os Municípios que estão no seu entorno. Precisamos transpor as barreiras nesse sentido.

Faço aqui um apelo para que o Governo, através da Secretaria de Aviação Civil, possa avançar no pacote de concessão dos aeroportos de Cuiabá, Alta Floresta, Sinop, Rondonópolis e Barra do Garças, já que a previsão será fazer uma concessão englobando os cinco aeroportos, mais precisamente Cuiabá, Sinop, Rondonópolis, Barra do Garças e, provavelmente, Alta Floresta. Isso num pacote para que aquele que tivesse o aeroporto de Cuiabá - e quando digo Cuiabá é Várzea Grande, a nossa região metropolitana - pudesse administrar todos os aeroportos principais do interior, e, nesse caso, poderiam sobrar mais recursos dentro desse programa para serem investidos em outros aeroportos, que, no caso do meu Estado, são um total de 13, como já mencionei.

No caso de Cuiabá, Várzea Grande, todos sabem como ele se encontra. Creio não ser necessário mais falar o quanto nos causa constrangimento ser constantemente apontado em pesquisas como o pior aeroporto do Brasil entre as capitais. Já foram feitas algumas obras há poucos dias, e isso já melhorou um pouco, mas ainda é um aeroporto nessas condições.

As demais cidades ocupam posições estratégicas e são grandes polos de desenvolvimento que carecem de operações aeroportuárias regulares. Creio que, no momento em que forem colocadas para concessão, não faltarão interessados, já que os potenciais desses Municípios são evidentes. Faço, portanto, esse apelo e afianço que se trata de um desejo de todo o povo mato-grossense.

O Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional foi criado pela Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, com três objetivos: aumentar o acesso da população brasileira ao sistema aéreo de transporte; integrar comunidades isoladas à Rede Nacional de Aviação Civil com o intuito de facilitar a mobilidade de seus cidadãos e facilitar o acesso a regiões com potencial turístico.

Como Relator da matéria, acredito que algumas questões devem fundamentar o debate. Dirijo-as a todos os convidados para que, de forma complementar, todos nós possamos entender o programa e também pela visão das empresas aéreas em especial, porque são eles os maiores problemas, a nosso ver. E aí eu quero aqui dirigir as perguntas não apenas àqueles que já estão à Mesa, mas também aos outros que estão como convidados.

Que entraves, do ponto de vista das empresas aéreas nacionais, impedem a entrada em mercados regionais?

O programa pode, de fato, favorecer o investimento das empresas? Se sim, quais as medidas prioritárias? Se não, o que deve ser feito prioritariamente?

É desejável dar prioridade aos aviões fabricados no Brasil, no âmbito do programa? Quais as vantagens e desvantagens dessa decisão?

Em que condições as empresas aéreas continuarão operando as rotas após o fim do subsídio?

Como o programa deve ser conduzido de modo a gerar sustentabilidade no longo prazo?

Como inserir no programa desestímulos a comportamentos anticoncorrenciais que venham a prejudicar as empresas menores?

Por fim, o programa deve gerar oportunidades para a entrada de novos participantes no mercado de aviação civil no Brasil?

Respondidas essas perguntas, tenho a certeza de que poderemos entender melhor o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional, assim como avaliá-lo adequadamente.

É claro que aqui cada um, os palestrantes, as pessoas que poderão participar do auditório ou por outros meios que já citamos aqui, como o Portal e-Cidadania, pelo [www.senado.leg.br](http://www.senado.leg.br), e também pelo Alô Senado, no 0800-612211, poderão também trazer as sugestões.

Isso posto, vamos partir de imediato para as exposições dos ilustres convidados. Queremos desejar um bom trabalho.

Registro a presença do Senador Paulo Rocha, que é do Estado vizinho do Pará, com as mesmas condições, até maiores necessidades do que o nosso Estado do Mato Grosso. Mas, como a região toda se conecta, é importante a aviação civil, a aviação regional, para que a gente possa integrar mais ainda as nossas relações comerciais e culturais. Quero agradecer a presença do Senador Paulo Rocha.

Vamos, então, passar a palavra ao Dr. Walter Bartels, que, com certeza, é o mais experiente de todos nós aqui. Já começamos com a sua serenidade e experiência.

**O SR. WALTER BARTELS** - Na pessoa do Senador Wellington Fagundes, saúdo os Srs. Senadores que estão aqui.

Eu vou falar sobre para que lado a indústria brasileira aponta.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Eu quero salientar que a nossa audiência pública está sendo transmitida, além da internet e dos meios de comunicação da Casa, pela TV Senado. Então, é importante que tenhamos certa brevidade e atenção àqueles que estão nos assistindo também.

Quero aproveitar ainda para repetir que todos aqueles que estão nos assistindo podem, ou pelo sistema do Alô Senado, no 0800-612211, ou pelo Portal e-Cidadania, [www.senado.leg.br](http://www.senado.leg.br), fazer as suas perguntas e as suas observações de onde estiverem no Brasil, em qualquer lugar em que estiverem assistindo.

**O SR. WALTER BARTELS** - Bom dia a todos!

Eu aqui vou falar do que a indústria aeronáutica brasileira pode oferecer à aviação regional. Eu destaco que a Associação representa a indústria espacial e tem uma particularidade: ela atua internacionalmente junto com vários países, dando apoio à Icao (ou Oaci) no desenvolvimento da atividade da aviação internacional.

Vou começar pelo histórico de aviões comerciais da indústria brasileira. Quero destacar aqui o primeiro produto da Embraer, o Bandeirante, aeronave que inaugurou um período de aviação regional. Várias companhias brasileiras compraram esse avião e, na década de 70, foi já iniciada uma aviação regional aqui no Brasil através dessas aeronaves. Eu digo que essa aeronave também foi adotada por empresas dos Estados Unidos nessa década, sendo usada para implantar nos Estados Unidos a chamada aviação *commuter*, que hoje em dia está transformada em aviação regional.

O segundo produto, na década de 80, foi o Brasília, um turboélice que era chamado nos Estados Unidos de Silver Bullet, pela velocidade. Era um avião com cor metálica e muito veloz. Ele atendeu o mercado dos Estados Unidos e também o mercado da Europa. Eu digo o seguinte: 90% da produção da Embraer, pelo menos desses aviões, foi de exportação. Ou seja, o Brasil também participou do nascimento da aviação regional ou *commuter* nos Estados Unidos.

O terceiro: na década de 1990, a Embraer inaugurou uma série de aviões, chamados da linha do 145, de 37 a 50 lugares, que, aliás, hoje, nos Estados Unidos, ainda têm sido usados. Eu particularmente voo em uma linha de Nova York para Montreal. Eu uso esse avião dentro de uma companhia norte-americana.

Continuando, na década de 2000, a Embraer lançou aeronaves comerciais com capacidade desde 70 lugares até 110 lugares, que estão em operação.

E, finalmente, na nova linha da Embraer, há também o E190, com uma nova asa e um motor. Eu quero destacar que houve uma contínua diminuição de consumo de combustível nessa série de aeronaves, sempre, cada vez mais, o produto contribui para gerar menos carbono e para diminuir a poluição produzida por aeronaves.

Vamos fazer uma comparação entre Brasil e Estados Unidos. A primeira curva é uma curva padrão que demonstra que, de acordo com o aumento da renda *per capita*, aumenta-se o uso dos aviões. Hoje em dia, o Brasil está dentro dessa curva, aquela bola amarelinha. Fazendo uma comparação com os Estados Unidos, na década de 70, eles já estavam nessa posição. E depois vocês podem ver lá, na etapa atual, os Estados Unidos quanto à quantidade de passageiros por aviação decorrente do crescente valor da renda das pessoas.

É interessante também destacar que hoje, nas viagens por pessoas nos Estados Unidos, nos voos domésticos, elas voam duas vezes por ano. No Brasil, é meia pessoa que usa. Em relação à população brasileira, é meia pessoa que usa o transporte aéreo. Do ponto de vista de jatos regionais por pessoa, há, nos Estados Unidos, 5,7 pessoas da população em voos domésticos, e, no Brasil, há só esse valor de 0,5.

Também vamos fazer uma comparação do tamanho médio da aeronave. Nos Estados Unidos, o tamanho médio da aeronave, quanto a passageiros, é 113; e, no Brasil, é 144. Quer dizer, nós usamos aviões com maior capacidade, o que também dificulta um pouco linhas em que não há muita frequência.

Comparando com os Estados Unidos, entre 2000 e 2015, quanto à aviação regional, em 2015, havia 325 turboélices, com tamanho médio de 36 assentos. Atualmente, em 2015, existem 1.600 jatos executivos. A etapa média é 723.

Isso já começa a demonstrar uma mudança. E o tamanho médio é de 59 assentos. Logicamente, é pelo uso atual de aviões a jato, como da família do 145 e também da Bombardier, dentro da aviação, dos aviões regionais dela que são usados no Brasil.

Do ponto de vista de uso de avião *commuter*, é interessante. Aviões regionais alimentam as linhas internacionais de transporte aéreo dos Estados Unidos. Por exemplo: num levantamento feito para o tráfego entre Chicago e Frankfurt, da United, aqueles pontos escuros que estão colocados ali são passageiros que vieram de jatos regionais para alimentar a linha aérea num voo internacional. Nessa condição, 40 pessoas que vão diretamente para o voo de Chicago a Frankfurt vieram através da aviação regional. Fazendo outra comparação, com Detroit e Tóquio, a mesma coisa. No caso, 30% dos passageiros vão para o aeroporto levados por companhias aéreas regionais.

Então, a aviação regional também tem essa importância em termos de alimentação de voos internacionais. Aqui para o Brasil, Los Angeles/São Paulo, 25% dos passageiros foram para Los Angeles, para fazer esse voo internacional. Isso abre a questão do uso intenso de aviões regionais.

Não vamos nos esquecer de que esta Comissão também trata de turismo. A melhoria dos serviços aéreos regionais vai também aumentar o turismo, que é uma coisa muito importante para gerar renda no Brasil.

Fazendo uma comparação entre o Brasil e os Estados Unidos e pegando as cinco cidades com mais passageiros, vemos que nos Estados Unidos existe, digamos assim, uma distribuição maior ao longo do país. No caso do Brasil, 57% dos voos domésticos estão colocados numa região da costa do Brasil ou concentrados, digamos assim, não existindo dentro dessa consideração o restante do País.

Qual é o cenário nacional? No transporte aéreo, antes de 2000, nós tivemos a saída de várias empresas aéreas - Vasp e Varig, por exemplo -, e houve uma concentração de mercado. Em seguida, houve novos entrantes - WebJet, por exemplo, e Azul. E o resultado disso é que, depois, houve uma racionalização devido à crise. Mas a gente vê o crescimento de rotas de aeronaves e, especialmente, de uso, quer dizer, mais cidades estão recebendo voos da aviação regional.

É significativo esse dado de 2015, já começando em 2014, de que a aviação está sendo usada também em mais outras comunidades.

Outro ponto aqui interessante de ver é a concentração, a comparação das três empresas relativamente mais ativas: a distribuição da TAM está voltada para a costa; a Gol, mas ainda para a costa; e a Azul está penetrando em outros mercados. E o interessante é que isso vai mostrar uma oportunidade. Supondo um aeroporto com 200 passageiros por dia, a gente vê a quantidade de destinos que existem hoje dentro desse uso. Quer dizer, aeroportos com menos de 200 são significativos.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. WALTER BARTELS** - E é interessante que esses voos domésticos de conexão estão atingindo 3,5 mil quilômetros. Não é uma aviação, digamos assim, que está vizinha a aeroportos.

Fazendo ainda uma avaliação com o PIB *per capita*, eu vou explicar esse quadro.

Os senhores estão vendo, digamos assim, umas meias-luas? Hoje em dia, o que aconteceu? No Sul, no Sudeste e no Nordeste, existe uma certa quantidade de crescimento.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. WALTER BARTELS** - E, olhando aquela do Centro-Oeste, do Nordeste e do Norte, o crescimento de uso pelos passageiros de avião, está demonstrado aqui que está havendo um crescimento de mercado de passageiros nas Regiões Norte, Centro-Oeste e Nordeste muito maior do que no Sul e no Sudeste. Isso é um reflexo interessante com que pode a aviação regional contribuir.

Finalmente, a demanda por transporte aéreo doméstico andou crescendo de 2000 a 2015 em 10%. Hoje, pensa-se em crescer a 5% até 2035. Então, aqui, há uma oportunidade de crescimento de frota para atender esse mercado, lembrando que o mercado que está crescendo é fora da costa, fora de São Paulo e do Rio.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Em seguida, eu quero convidar a Dr<sup>a</sup> Patrícia Xavier, que é Diretora de Relações Institucionais da empresa Azul Linhas Aéreas.

**A SRª PATRIZIA XAVIER** - Bom dia, Presidente. Bom dia, demais colegas da Mesa.

Obrigada pelo convite.

O Presidente, o Senador Wellington, me alertou de que estamos falando ao vivo na TV Senado e na Rádio também. Então, bom dia a todos.

Eu queria começar falando que a Azul é uma empresa de DNA da aviação regional. Nós servimos hoje a mais de cem destinos no País e a alguns no exterior. Temos as aeronaves certas para esse tipo de rota regional, conforme apresentação do engenheiro Walter Bartels. Existem questões operacionais e financeiras que determinam o tipo de aeronave por rota, por distância. Enfim, a Azul, em sua estratégia, se moldou e optou por adquirir aeronaves da Embraer, da TR. Então, é por isso que conseguimos essa malha, a maior malha do País, e atender a todas a essas cidades.

Vou ser aqui bem sucinta, Senador, abordando as questões que o senhor nos trouxe, porque, enfim, a Lei nº 13.097, de 2015, está criada. Ela cria o PDAR (Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional). Foi com muita satisfação que vimos esse trabalho aqui tanto do Congresso quanto do Executivo, porque a aviação - e não é nenhum clichê e nenhuma demagogia - é vetor de desenvolvimento socioeconômico. Ela traz isso para as regiões a que ela atende. Isso é inegável. Então, a lei está aí e precisa ser regulamentada. Faz dois anos que ela está sendo trabalhada pelo Executivo, ainda não existe uma regulamentação. Na parte da subvenção econômica que ela traz, nós entendemos que ela é polêmica, ainda mais no cenário de crise que vivemos no País. Nós já chegamos a levar algumas sugestões para o Executivo. Eles estão analisando.

Achamos que, primariamente, como o senhor colocou aqui, o que impede a entrada de mercado e o que a lei traz, que é muito interessante, é a questão da infraestrutura. Eu costumo falar - e, dentro da empresa, nós falamos - que, para você desenvolver uma rota, você precisa de três pilares: um é a infraestrutura, por óbvio; o outro é o racional-econômico; e a identificação de demanda, que é o terceiro. Então, prioritariamente, tem que haver um investimento de infraestrutura. E a lei do PDAR traz isso.

No governo anterior, eram 200 aeroportos. Chegou-se a uma lista de 53, que aprovamos. Achamos que a redução é necessária. De novo, tendo em vista as conjunturas econômicas e políticas do País, não dá para você tocar 270 projetos. É melhor que sejam 53, que eles sejam bem-sucedidos e que haja resultado no final.

O outro ponto que a lei também traz e que a gente entende ser prioritário é a questão da flexibilização das regras. Hoje, para que eu possa desenvolver uma rota para aquela localidade, eu preciso submeter tanto o aeroporto quanto a empresa a requisitos da Agência de Aviação Civil, que cuida dessa parte de certificação de aeroportos.

E as regras hoje que são praticadas aqui no Brasil são regras e recomendações internacionais para a aviação internacional que não foram adaptadas; elas simplesmente foram incorporadas à legislação nacional e trazem muito óbice ao desenvolvimento da aviação regional. Não sei se, no trabalho da Comissão, já chegaram ao tema, mas a questão dos caminhões de bombeiros, que são máquinas - estados da arte - caríssimas. Às vezes, muitas localidades e cidades não possuem aquele tipo de equipamento dentro do seu próprio corpo de bombeiros da cidade, e é exigida uma coisa supersofisticada para o aeródromo local. Então, além da questão do caminhão de bombeiros, há outra série de regras que a gente acredita possam ser flexibilizadas e adaptadas ao mercado regional, ao mercado brasileiro com segurança, porque a premissa básica do setor é a segurança, assim como foi feita em alguns países essa flexibilização. Os maiores entraves são esses. Medidas prioritárias: flexibilização de normas e infraestrutura.

O que impede aqui a entrada de empresas em mercados regionais? A infraestrutura, como falei, e algumas questões econômicas - o tal do racional-econômico que precisa haver. A questão do ICMS, a prática do ICMS nos diferentes Estados com diferentes alíquotas. O Brasil é o único país que cobra esse tipo de imposto em cima do combustível. O próprio combustível em si tem precificação diferente em determinados Estados por causa da logística, da infraestrutura da Petrobras para levar o combustível até essas localidades. Então, no Sudeste, no Estado de São Paulo, chega-se a praticar - vou arredondar os números - um valor de R\$3,00 por litro do QAv. No Estado do senhor, Senador, infelizmente vou ter de confessar que chegamos a identificar alíquotas 50% maiores do que isso: R\$6,00, R\$7,00 por litro sendo cobrado no Estado do Mato Grosso. Os Estados mais distantes das Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste têm essas alíquotas majoradas. É desejável dar prioridade...

*(Interrupção do som.)*

**A SRª PATRIZIA XAVIER** - Enfim, só reforçando aqui a questão da logística. É uma questão de infraestrutura da Petrobras fazer o combustível chegar a essas localidades. E, de novo, a questão do ICMS. Então, há esses dois fatores que precisam ser trabalhados.

Existe um PRS, inclusive, no plenário do Senado sendo discutido, que é para unificação da alíquota do ICMS em todo o Território nacional. Em caso de guerra fiscal, o Senado Federal pode tomar essa medida. Estão sendo abordados esses assuntos, mas são entraves para que a aviação regional se adense no País.

Prioridades dos aviões fabricados no Brasil. Eu acredito que isso seja uma questão de Governo. Se for desejável usar o programa para fazer política industrial, acho que isso é uma estratégia de Governo. A Embraer, sem sombra de dúvida, é uma empresa âncora líder no País, promove riqueza, o que ela traz para a balança comercial é inegável. Então, acho que isso é uma questão de política pública e decisão do Executivo.

O PDAR, na sua origem, na Lei nº 13.097, de 2015, traz uma questão de política industrial, limita a subvenção econômica em aeronaves para até 60 assentos, aeronaves típicas da aviação regional. Então, tem que ver se vai se levar isso à frente ou não na regulamentação. Acredito que sim, acho que é legítimo. Outros países fazem isso em prol de suas indústrias nacionais, por que não fazer isso pela Embraer?

Em que condições as empresas aéreas continuarão operando tais rotas após o fim do subsídio? De novo, a subvenção econômica de que a lei trata é uma questão polêmica. A gente entende que vai ser uma coisa mais de médio e longo prazo, vai ser debatido ainda, no âmbito do Executivo, como vai ser essa subvenção econômica. Mas, de fato, não existe demanda nessas cidades hoje muito pequenas, que necessitam da aviação regional por questões às vezes vitais, como levar médico, remédio e comida para essas populações mais afastadas e não integradas ao resto do País. Então, a subvenção econômica que o Governo prevê é para criar esse pilar de racional-econômico. A partir do momento em que a população cria esse hábito, em que os preços sejam atrativos, acho que é uma questão de lei de mercado. Educando a população e criando essa consciência e essa necessidade, as coisas acabam existindo por si só. A intenção aqui da subvenção econômica é criar essa cultura e essa oportunidade de desenvolvimento de uma rota. Você tem um investimento fixo e tem o corrente, acho que é para ajudar o investimento fixo. Você vai ter que colocar gente no aeroporto, cuidar do aeroporto. Isso ainda não está claro como vai ser, mas acredito que as coisas se sustentem com lei de mercado natural.

Desestímulos anticoncorrenciais. Acho que a lei já está preparada para isso. Ela diz que quem voar para aquela localidade naquelas condições ganha a subvenção econômica. Então, não vejo aqui nenhum problema de distorção de concorrência.

O programa gera oportunidades para a entrada de novos participantes no mercado da aviação civil? Sim, ele gera.

Quereria trazer aqui também que é muito oportuna esta audiência pública, porque ontem eu acabei de encerrar minhas operações no aeroporto de Parintins, por exemplo. Então, a questão da infraestrutura realmente é prioritária. Se o Governo não investir em infraestrutura e não fizer a manutenção dessa infraestrutura, as rotas não existem. Eu tenho aqui uma lista de pelo menos 20 aeroportos que eu quero abrir nos próximos 12 meses, e eu não consigo justamente por causa dessa infraestrutura. De novo, os requisitos da agência são muito altos para serem cumpridos em algumas localidades. Tenho aeroportos ameaçados, como esse no Estado do Amazonas, em Parintins, que é uma região desenvolvida, altamente turística. Sempre, na época do festival, temos ameaças de fechamento das operações. Interior do Estado da Bahia, interior do Estado do Mato Grosso, Rondônia são regiões, realmente, de muita dificuldade de operação. Não contam com as infraestruturas mínimas necessárias, muitas das vezes, e a gente não consegue voar principalmente por causa desse óbice. Então, o programa, cuidando dessa parte da infraestrutura, com certeza abre oportunidade para novos entrantes. Temos aí a Flyways, que começou agora, no início do ano. Enfim, tem que se cuidar da infraestrutura, Senador, senão a gente não voa. Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Convidamos agora o Sr. Alberto Fajerman, Diretor Executivo de Relações Institucionais e Comunicação Corporativa da Empresa Gol Linhas Aéreas.

**O SR. ALBERTO FAJERMAM** - Bom dia, Senador Wellington Fagundes. Na sua pessoa, eu cumprimento todos os Congressistas que aqui estão, meus colegas de mesa, os que estão aqui presentes e os que estão nos vendo pelos diversos meios.

Eu vou fazer uma rápida apresentação sobre a aviação regional e aproveitar um pouco a história do Walter, que me deu saudade quando mostrou o Bandeirante. Foi o primeiro avião do qual eu fui comandante. Depois, eu vou entrar nas perguntas feitas pelo Senador.

O primeiro modelo que nós tivemos de aviação regional no Brasil, que foi criado em 1976, foi conhecido como Sítar, que é a sigla para o Sistema Integrado de Transporte e Aviação Regional. Como eu falei, foi um decreto de 1976. O que fez esse decreto? Esse decreto dividiu o Brasil em cinco regiões. As concessões eram dadas por 15 anos, podendo ser renovadas por mais 15. De onde vinha esse fundo? O FNAC é uma coisa nova. Na época, havia um adicional tarifário de 3% sobre as passagens nacionais, que iam para o fundo que alimentava o Sítar, e ele não deixava que empresas regionais se transformassem depois em empresas de âmbito nacional.

De onde veio essa ideia da criação do Sitar? Quando a gente olha a quantidade de Municípios servidos, começando em 1950 até o ano retrasado, vimos que no Brasil já houve 371 Municípios servidos pela aviação comercial; e, em 1973, 1975, já tinha caído para 92. Era a famosa fome com a vontade de comer. Então, como fazer para aumentar o número de Municípios servidos e como fazer para incentivar a indústria nacional? Aí se criou o Sitar, como eu mostrei nos dois gráficos anteriores, e as cinco empresas que... Quase como uma condição normal, o avião ótimo para fazer essa aviação regional foi o Bandeirante. Realmente houve algumas flexibilizações de regras de aviões até 5.400kg, o que facilitou o uso do Bandeirante nesse sistema.

Das empresas que foram criadas dentro daquelas cinco regiões, como eu falei, a Nordeste, cuja área de atuação está ali escrita, era em Minas Gerais, Bahia, Pernambuco, Alagoas, etc., em 1976, quando ela começou, tinha 15 destinos, 15 bases onde operava; já em 1991, ela foi para 29. A Taba, que ficou no norte - Amazonas, Pará, Acre, Amapá, Rondônia e parte do Mato Grosso -, começou em 11 bases e, já em 1991, tinha 25. A Votec, que tinha Rio de Janeiro, Minas Gerais, parte do Pará e do Maranhão, começou com 18 e foi para 21. A Rio Sul, que ficou no sul - São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul -, começou com 8 e, em 1991, já tinha 20 bases. E a TAM, que era São Paulo, Mato Grosso, Rio de Janeiro, começou com 11 e tinha 24 em 1991. Isso mostra que realmente, inicialmente, conseguiu-se o objetivo que era pretendido, em que se incluíram inúmeros Municípios que não tinham serviço aéreo na malha do Brasil.

Antes de passar adiante, rapidamente, por que ela parou de funcionar? É o problema que existe sempre: algumas empresas começaram a contestar o fundo, o adicional da tarifa que era usada para a aviação regional. Não havia mais o dinheiro para o subsídio e as empresas começaram a não conseguir se sustentar. Isso é muito importante ser mencionado porque é uma das perguntas que depois vou responder quando se fala de sustentabilidade. Quer dizer, há mudança de regra no meio do jogo.

A Gol no mercado regional. Hoje em dia, a gente entende por mercado regional lugares com menos de 600 mil passageiros, tanto de embarque, desembarque e conexão, ou de 800 mil se for na Região Amazônica. Na definição atual, a Gol, desde o primeiro ano da sua fundação, já atuou em mercados regionais. Não vou ler um por um, mas aqui está a evolução até o dia de hoje, quais foram os aeroportos regionais dentro da definição que se dá a aeroporto regional, qual foi o crescimento da Gol.

Hoje 39% de todos os nossos destinos já são destinos regionais. Até 600 mil passageiros, essas são as cidades em que nós voamos. De 600 mil a 800 mil, temos Macapá. Aqui é um pouco de propaganda.

Nós fomos a empresa que mais transportou passageiros. Trinta e nove por cento das nossas rotas são regionais e continuamos expandindo esse mercado.

Mas é importante isso aqui: a Gol no mercado regional do Brasil.

Os nossos planos preveem que, daqui a cinco anos, evidentemente dadas as condições de mercado, nós pensamos em abrir 44 destinos novos. São 13 destinos no primeiro ano, dois de 21 a 40 meses e, no grupo 3, de 41 a 60 meses.

Aqui estão os destinos que pensamos em agregar. E vou colar um pouco da fala da minha colega Patrícia. Na última coluna, eu não vou incomodar vocês com tantos detalhes. Por que estamos dando esses prazos? Evidentemente, há a situação econômica, o voo deve ter sentido, mas o mais importante é a infraestrutura dos aeroportos para que possamos operar ali.

Basicamente são três os componentes que não nos deixam operar num aeroporto, como ela já havia falado. Um é o que a gente chama de anti-incêndio, que é a categoria de incêndio. Basicamente é bombeiro e o carro, que é caríssimo, mas ainda se pode importar, mas tão graves quanto o carro são os bombeiros. Em determinadas localidades, o custo de ter bombeiros no aeroporto acaba com o orçamento da prefeitura inteira. E há uma legislação muito específica dizendo que não se pode usar outro bombeiro; tem que ser aquele. E não se pode levar para outro lugar.

Outro é o PCN, nome técnico para a compactação da pista. Hoje em dia, o setor todo é muito preocupado com segurança. Nós temos muito orgulho de dizer que, no Brasil, todas as quatro empresas grandes e mesmo as menores têm um recorde de segurança muito grande. É a operação IFR, não se imagina mais, hoje em dia, uma operação que não tenha IFR.

Passando rapidamente para as perguntas que o Senador fez, que entrave, do ponto de vista das empresas nacionais, impede a entrada em mercados regionais? E aqui há uma coisa muito importante para ser discutida.

Quando se fala em mercado regional, pelo menos para mim fica uma coisa um pouco difusa. Por quê? Como mostrei, 39% dos nossos destinos já são regionais. Eu poderia dizer que não há problema regional. Nós vemos o anseio de diversos Estados e prefeituras por destinos para os quais ninguém encontra uma razão econômica para voar. Por isso creio que nós temos que separar os aeroportos que hoje são chamados de regionais, aeroportos para até 600 mil passageiros, daqueles que ninguém pensou em voar, daqueles aeroportos que nós pensamos ou que o Estado, o governador ou os prefeitos gostariam que houvesse voo.

Para esses destinos em que ninguém voa hoje e há um desejo de que se voe, acredito que deveria haver uma legislação completamente diferente da que existe hoje para o resto do País. O que eu chamo de completamente diferente? Desde a criação da Anac, nós aprovamos totalmente o conceito de que hoje em dia qualquer um pode voar para qualquer lugar, desde que a infraestrutura assim o permita, e usar a tarifa que desejar. Para esses aeroportos que eu chamaria de sub-regionais, que são lugares para onde ninguém voa e há desejo de que existam voos para esses lugares, eu acredito que esses voos devam ser licitados. Hoje, para a regulação, não pode ser licitado, teria de ser um chamamento público. Esses destinos deveriam ser exclusivos daquele que ganhar o chamamento, para que não haja essa canibalização entre as empresas.

É desejável dar prioridade a aviões fabricados no Brasil? Qualquer um de nós, como brasileiro, responderia rapidamente que "sim". Mas temos que ter muito cuidado com isso. Nesse segundo grupo, que não é necessariamente chamado regional, que são os aeroportos para onde ninguém voa, eventualmente, os aviões fabricados no Brasil seriam muito grandes. Então, o importante, na minha visão, são duas coisas diferentes. É evidente que todos nós, como brasileiros, queremos promover a indústria nacional. Por outro lado, para que haja sustentabilidade, temos que usar o avião adequado para a rota, então, não necessariamente os aviões são ou serão fabricados no Brasil.

Em que condições as empresas aéreas continuarão operando após o fim dos subsídios? Só há uma maneira de operar depois dos subsídios: se houver algum sentido econômico. Algumas rotas poderão se autossustentar e outras provavelmente não. Aí eu acho que deve haver alguma possibilidade de não sermos tão rígidos nos prazos de concessão.

Como inserir no programa desestímulos a comportamentos anticoncorrenciais? Como eu disse, para esses aeroportos em que nenhuma empresa manifestou interesse de voar e, sim, o Estado, através das suas prefeituras ou governos, chamou para que se voe a esses lugares, esses pares de pontos deverão ser exclusivos e estimulados através de subsídios.

O programa deve gerar oportunidade para entrada de novos participantes? Eu acho que sim. Pegando um exemplo qualquer, a Amazônia - eu sempre gosto de dar exemplo de Tapuruquara, que é uma das cidades mais ao norte do Brasil, onde existe um destacamento do Exército - em que há interesse de prover um serviço aéreo, se nenhuma empresa estiver interessada, nada impede que alguém se habilite dentro das normas que estarão por vir.

Eu espero ter contribuído para essa importante discussão. Estou totalmente disponível para as perguntas que certamente virão.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Em seguida, então, a Renata Lourenço, que é advogada da empresa aérea Avianca.

**A SRª RENATA LOURENÇO** - Bom dia, Presidente. Bom dia, meus colegas da Mesa. Bom dia a todos que estão nos assistindo também.

A princípio, pela Avianca, a gente gostaria de falar que há sempre interesse em ampliar as rotas regionais, acho que todas as empresas aqui participantes desta reunião têm esse interesse.

A Avianca já atua também em algumas cidades, como Passo Fundo, Chapecó, Petrolina, Ilhéus, Juazeiro do Norte. Tem interesse inclusive em ampliar a rota nesses mesmos aeroportos. E a gente já destaca aqui - já falando um pouquinho da questão número um - a infraestrutura mesmo. Acho que o ponto mais importante para qualquer empresa atuar num aeroporto regional é a questão da infraestrutura, como o diretor da Gol falou também, a questão da pista é muito importante também e a segurança. Então, com relação aos entraves que a gente encontra para ampliar as rotas da empresa, estes são os entraves: a infraestrutura dos aeroportos e essas questões de pista e segurança.

Com relação à prioridade dos aviões fabricados no Brasil no âmbito do programa, as vantagens e desvantagens, também vou acompanhar a minha colega da Azul, que é uma questão do próprio Governo. Também concordo, como brasileiro, todo mundo pensa: "Vamos investir." Mas também concordo com a Gol: tem que verificar a condição da aeronave para aquele determinado aeroporto. Não adianta a gente só falar que realmente investindo nos aviões fabricados no Brasil a gente consegue resolver o problema.

Em que condições as empresas aéreas continuarão operando as rotas após o fim do subsídio? É também uma questão realmente de cultura. Essas rotas, hoje em dia, não são tão utilizadas, mas, às vezes, alguns locais talvez até nos surpreendam, porque, às vezes, as pessoas só não utilizam porque não há esse acesso e talvez até as próprias empresas serão surpreendidas por essa questão. Acho que a lei vem para isto: o subsídio ajuda para que as empresas consigam entrar nessas regiões e ver que mercado é esse, qual o mercado de cada um.

Como inserir no programa desestímulos a comportamentos anticoncorrenciais, que venham a prejudicar as empresas? A lei também está bem clara com relação a isso. Acho que isso já temos bem desenvolvido.

E se deve gerar oportunidades para entrada de novos participantes no mercado de aviação civil no Brasil: com certeza, deve sim.

Obrigada a todos. Também estou à disposição para responder alguma questão que tenham.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Vamos convidar agora a Tatiana Novaes Viana, representando aqui a Latam Airlines Brasil, e José Luiz Felício Filho, Presidente da empresa aérea Passaredo.

Podemos então, Tatiana, ir direto?

Com a palavra, então, a Tatiana Novaes Viana, Gerente de Assuntos Regulatórios da empresa Latam Airlines Brasil.

**O SR. TATIANE NOVAES VIANA** - Primeiramente, bom dia. Bom dia, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Só queria dizer que vocês não precisam ficar limitados a essas perguntas. Vocês podem falar de acordo com o interesse do esclarecimento à população.

**O SR. TATIANE NOVAES VIANA** - O. k.

Bom dia a todos. Bom dia aos meus colegas de Mesa.

A Latam, primeiramente, gostaria de agradecer a oportunidade de estar presente nesta audiência e poder colocar sua posição no que diz respeito à aviação regional. Como o Senador disse, nós vamos abordar aqui alguns temas que já englobam todas as questões formuladas pelo Senador.

Bom, de início, nós entendemos que o desenvolvimento da aviação regional do Brasil é muito importante. Ela traz desenvolvimento econômico, ela vai trazer eficiência dos *players* do mercado. Então, realmente, é extremamente importante, e nós apoiamos isso e concordamos com todo o programa de desenvolvimento.

A questão que nós entendemos como muito importante é com relação aos subsídios de novas rotas, não de rotas já existentes, mas de novas rotas, para que esse subsídio seja utilizado de forma correta. Rotas que já existem já são subsistentes por elas mesmas, e nós entendemos ser muito contraproducente termos aplicação em rotas que já estão no mercado. Então, a entrada de novas rotas, sendo subsidiadas, realmente é muito importante.

O que nós entendemos também, dentro da legislação que hoje existe da aviação regional, é que nós precisaríamos ter uma antecedência mínima entre a adesão ao programa e a aplicabilidade, o início das operações. Não são todas as empresas hoje, no Brasil, que operam com aviões que são aeronaves totalmente possíveis de serem operadas dentro da aviação regional, e tudo isso também representa uma necessidade de adequação, além de frota, também de tripulação. Se eu não tenho aviões específicos, eu preciso fazer com que minha tripulação seja apta a voar nessas aeronaves, e tudo isso leva tempo.

A indústria de aviação é uma indústria de ciclo longo. Nós não conseguimos fazer mudanças estruturais estratégicas num tempo muito escasso. Nós precisamos de um tempo amplo para fazer esse tipo de adequação. O que nós entendemos também é que, hoje, a lógica do subsídio está muito ligada à quantidade de passageiros - 60 passageiros para que esse subsídio seja iniciado e seja aplicado. Isso, conseqüentemente, faz com que as empresas precisem ter aviões com capacidade de operação menor. Hoje, a grande maioria das empresas, pelo menos as que estão aqui, com exceção da Azul, não tem aviões. A capacidade dos nossos aviões é maior do que isso. Então, entendemos que isso realmente é um limitante, porque faz com que as empresas não consigam entrar de imediato nessa aviação regional e que elas tenham de passar por uma preparação anterior, para que isso seja viável.

E também é importante lembrar a quantidade de passageiros: em aeronaves maiores, eu levo uma quantidade muito maior de passageiros, utilizando, desde que possível, a infraestrutura já existente dos aeroportos.

Então, por isso que nós entendemos que não é, claro, especificamente essa a limitação das aeronaves, mas ela acaba sendo uma consequência justamente pela quantidade de passageiros que estartam o subsídio do programa.

Uma outra questão que todos falaram e nós não poderíamos deixar de mencionar é a questão da infraestrutura nos aeroportos. Isso limita demais as nossas operações. Utilizando o que a Patrícia falou, o que o Fajerman falou aqui pela Gol, nós podemos realmente... Essas questões da infraestrutura dos aeroportos hoje, ela foge muito à nossa realidade brasileira. Nós tivemos aí, há pouco tempo, suspensões de certificados de alguns aeroportos no Brasil por descumprimento da legislação por parte desses aeroportos, mas a legislação é extremamente rígida. Nós não temos... Nós temos aeroportos, usando exatamente o que a Patrícia mencionou, a questão dos caminhões de bombeiro, a questão do PCN da pista, tudo isso faz com que nós tenhamos uma dificuldade enorme em montarmos a nossa estrutura, a nossa malha, para que a operação seja maior. Então, realmente, essa questão da infraestrutura, eu acho que foi um ponto mencionado por todas as empresas que já falaram e será pelas que ainda vão falar, porque realmente a gente tem que observar bastante essa questão.

E um último ponto que nós gostaríamos de mencionar é a questão da carga aérea. Nós entendemos que a carga aérea precisaria ser incluída também nesse plano. Não é só o transporte de passageiros que traz desenvolvimento econômico para as regiões. A carga aérea também traz desenvolvimento. E, além de trazer o desenvolvimento, a carga é um elemento-chave para diminuir o custo das operações. Então, seria muito importante que, dentro do subsídio das tarifas - e hoje é muito claro na lei que as tarifas de armazenagem e capatazia estão totalmente fora do programa -, isso fosse revisto, porque o transporte de carga aérea também é muito importante para o desenvolvimento do País e dessas regiões que serão atendidas pela aviação regional.

Bom, eram essas as colocações que a Latam tem a fazer. Nós, mais uma vez, agradecemos a oportunidade e nos colocamos à disposição para qualquer tipo de questionamento. Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Convidamos, então, agora o José Luiz Felício Filho, Presidente da empresa aérea Passaredo.

**O SR. JOSÉ LUIZ FELÍCIO FILHO** - Obrigado, Senador.

Bom dia a todos. Cumprimento a todos na pessoa do Senador Wellington Fagundes. É um prazer poder ter essa oportunidade para falar um pouquinho da nossa história.

Eu, vendo as apresentações aqui do engenheiro Walter Bartels, falando um pouquinho da história da frota regional do Brasil, como até o Fajerman, ali, começou sua aviação no Bandeirante muito tempo atrás, e o meu primeiro avião também foi o Brasília. Então, eu creio que eu passei um pouquinho desse desenvolvimento, mas, logo ali na década de 90, a gente já passou por uma transformação do setor, onde houve a nossa desregulamentação, o fim do subsídio - na ocasião era suplementação de tarifa que ocorria. Então, a gente já viveu um pouquinho na pele aí o que aconteceu durante esses quase 20 anos de história.

Bom, eu gostaria de falar um pouquinho só da estrutura que a Passaredo hoje tem dentro do contexto da aviação no Brasil. Acho que é uma das poucas empresas focadas e que se especializou diretamente neste tipo de atividade, que é a aviação regional brasileira. A gente hoje opera uma frota padronizada de um turboélice de 70 lugares. Então, é uma aeronave extremamente adequada para operar e compatível até com a nossa infraestrutura, que está em desenvolvimento. E, dentro do contexto, a gente vem vivendo as dificuldades, na pele, do dia a dia do desenvolvimento na empresa.

Praticamente, a companhia fez agora 21 anos de atividade. Tivemos ali uma etapa de suspensão entre 2002 até 2004, até por conta da situação macroeconômica do País. Retomamos as nossas atividades lá no início de 2004, muito focados em criar um modelo de desenvolvimento da aviação regional. É aquilo que a gente viu, muito maduro, principalmente na aviação norte-americana e europeia, que foi, sendo parceiros, criarem um sistema de código compartilhado de voos ou *interline* com as grandes companhias. Isso a gente vem desenvolvendo praticamente nesses últimos 12 anos. A gente, de fato, acredita nisso, dentro de um ambiente em que a gente vê uma necessidade de expansão da nossa malha aérea. Mas existiam muitos operadores que faziam isso de forma não compatível com aquilo que aconteceu lá no Sitar, há quase 30 anos, que eram cinco regiões. Diversos empresários, parceiros, colegas nossos, infelizmente, tiveram as suas atividades encerradas ou suspensas nesses últimos dez anos, por falta de uma política, de uma infraestrutura e até de uma forma estável dentro do negócio de aviação, com o que, hoje, a indústria toda vem sofrendo: o aumento de combustível e a desvalorização da nossa moeda. A nossa arrecadação é 100% em real hoje, no nosso caso.

Então, é um setor que precisa ser olhado, não só as grandes empresas, eu acho, para que voltem a operar esse setor. Como é que a gente conseguiria, de fato, criar mecanismos para pequenas empresas voltarem e de fato conseguirem se restabelecer, aquelas que ainda continuam dentro de uma operação? É o caso da Passaredo, que tem dificuldade dentro de um processo, que recorre à lei de proteção à falência para continuar suas atividades, com quase mil empregos diretos, servindo a 20 cidades do nosso País.

Então, diretamente, Senador, eu acho que nós temos um histórico muito dedicado a esse tipo de negócio. Essa *expertise* que a gente teve durante esses 20 anos e a fase mais recente da empresa, que foi extremamente focada nesse tipo de atividade, acho que a gente teria que buscar, essas ideias da iniciativa privada, que acho que seriam os operadores, não só no nosso caso, mas também os puros regionais, que hoje estão pensando em se restabelecer novamente para buscar alternativas, de fato, para que a gente consiga ter um sistema de continuidade.

Indo às perguntas que foram colocadas, eu creio que, mais no detalhe, falando um pouco sobre a situação dos pilares que a gente poderia debater, sem dúvida, há o custo para essas atividades. Há sempre esse questionamento: "Poxa, o custo da tarifa da aviação regional é mais caro, em torno de trinta, trinta e poucos por cento a mais do que o das demais localidades em que a gente acaba vendo a operação comercial." Está tudo relacionado, até o tamanho da própria aeronave. Na hora em que a gente opera um avião de 70 lugares, quer dizer, o nosso custo para se diluir isso e ter uma produtividade muitas

vezes menor do que a malha doméstica ou a malha nacional, que tem uma combinação com a América do Sul hoje, acaba sendo, o custo unitário, quer dizer, o custo por quilômetro, mais caro.

Então, de toda forma, na hora em que a gente tem uma composição em que entra a parte nossa, de pessoal e combustível, como a Patrícia mesmo falou ali, em relação ao que custa, às vezes, um combustível aqui em Brasília *versus* um de Sinop, onde a gente está operando e, muitas vezes, acaba custando o dobro do preço, às vezes, é mais vantajoso tirar passageiro ou restringir a venda e colocar mais combustível no avião para poder fazer essa viagem, para não ter que abastecer, de repente, numa localidade e ter o combustível suficiente de regresso. São contas que a gente acaba tendo que endereçar diretamente com políticas, de repente, não só no âmbito estadual, de uma redução de ICMS, mas também de compensação de logística, em que os grandes aeroportos têm um volume infinitamente maior, em detrimento desses pequenos aeroportos, em que a gente entende também que a armazenagem do combustível ou mesmo o manuseio disso é muito mais caro no valor unitário. Ficaria essa questão de uma proposta na parte de combustível para a gente tentar criar um mecanismo de equalização.

Outro ponto que eu acho que é fundamental dentro desse aspecto específico da aviação regional com esse tipo de aeronave é uma regulação específica para os aeronautas, em que a gente vê uma flexibilidade um pouco maior, dentro de um modelo maduro, por exemplo, como o dos Estados Unidos, em que a gente tem regulamentação específica de aeronaves até x assentos de capacidade, em que a gente consegue operar com um pouco mais flexibilidade, não ferindo toda a situação de fadiga dos aeronautas. De fato, a gente consegue ter um aproveitamento melhor dessa tripulação. No nosso caso, especificamente, como é uma frota simplificada e unificada, como eu falei, muitas vezes a gente tem um tripulante que vai, por exemplo, para uma cidade como Rondonópolis, chega lá de noite e não pode aguardar para retornar no mesmo dia. Então, ele acaba ficando dois dias em Rondonópolis para poder fazer o aproveitamento de um voo de regresso à Brasília. E isso acaba tendo um encarecimento, não só pela quantidade de tripulantes que a gente tem que ter nessa operação, mas também pelos pernoites, pela diária que cobre seus custos de alimentação e estada.

Isso tudo está relacionado a uma regulamentação específica, em que, no caso, tendo uma abertura um pouco maior, até por conta da necessidade das entradas e saídas dos grandes *hubs*, muitas vezes a gente tem que ser o primeiro a entrar naquele *hub* de conexão, como é o caso de Brasília, onde se tem que chegar cedo com as aeronaves e, muitas vezes, se é o último a sair numa onda de conexão com empresas que são parceiras, então, aquilo, às vezes, ultrapassa o limite de intervalo daquela tripulação, que teria que ficar naquele aeroporto, e muitas vezes nós temos que trocar essa tripulação.

São alguns pontos para que, de repente, a gente possa pensar em criar mecanismos para a empresa regional, que já tem um avião que tem uma baixa produtividade e ainda acaba tendo um custo mais elevado na questão da tripulação.

A infraestrutura, que é um dos pilares, acho que todo mundo discutiu isso aqui, falou que é um gargalo do nosso desenvolvimento, não é diferente no nosso caso. A gente teve situações no passado como esta: a gente operava também um jato da Embraer, que era o Embraer 145, chegamos a ter 16 aeronaves que cobriam 33 cidades no País, e o grande gargalo era a questão da seção contra incêndio. O avião regional de 50 lugares tinha a mesma exigência que eu tinha para operar, por exemplo, um 737 ou mesmo um da família do Airbus. Então, a compatibilidade com uma frota menor, por conta do comprimento da fuselagem e tudo, acaba ficando incompatível com uma operação simples e regional que teria uma operação de menor volume, menor demanda dentro daquela infraestrutura aeroportuária.

Outro ponto é a questão dos procedimentos. Hoje, pela facilidade que nós temos em relação aos procedimentos de precisão por GPS e tudo, seria muito mais fácil a gente conseguir adequar esses aeroportos com procedimentos de RNAV, que seriam essas aproximações por GPS com a estação de rádio local. Isso facilitaria muito, dentro de um aspecto de continuidade da operação e de garantir uma segurança operacional, o que reduziria nossos custos de contingência, porque muitas vezes a gente tem de abandonar uma localidade em determinada época do ano. Foi o nosso caso em Dourados, agora. A gente operava um voo à noite direto para São Paulo, Aeroporto de Guarulhos, em que se distribuía por toda a rede nacional e internacional, por conta da característica de mau tempo. Então, quase 40% dos nossos voos se alteravam para Campo Grande. Isso acaba afetando diretamente nossa base de custo, o que desatende o passageiro, é lógico que é um transtorno ter um voo alterado, e acaba onerando demais o custo de operação da empresa.

Seguindo, dentro do âmbito das questões, eu, até por ter tido minha formação nos aviões da Embraer - foram os aviões em que mais voei no passado, o Brasília e, depois, o 145 - creio que foi até uma pena a Embraer não ter lançado um avião dentro de uma característica de capacidade um pouco menor, até como um turboélice. O que a gente sempre esperava naquele momento era um "Brasilhã", um avião turboélice de 30 lugares que iria ser projetado para concorrer com o Bombardier e a própria ATR, que são os aviões que nós operamos hoje e que têm aí a faixa de 50 a 70 assentos.

Então, diante de uma situação como a brasileira, quer dizer, sigo a posição de todos. É um orgulho para a gente ter uma indústria aeronáutica de altíssima tecnologia e de ponta, como a Embraer. Mas, especificamente para esse nível

de operação, creio que muitas vezes o turboélice vai se encaixar melhor, até por ter uma característica de setores. Quer dizer, as distâncias entre as cidades são menores e, às vezes, de uma infraestrutura hoje instalada de pistas com menor comprimento e de toda uma seção contra incêndio, a gente sabe o gargalo, não só na parte de equipamentos, mas também na parte de formação dessas equipes. Então, de fato, eu trataria com um pouco mais de cuidado a questão de um privilégio para a indústria aérea brasileira, até porque hoje, infelizmente, a gente não tem uma frota adequada com essa faixa de 50 a 70 assentos.

Na situação da continuidade das operações após a questão do subsídio, vejo muito a questão como uma aposta na maturação do mercado. Acho que tanto o Governo quanto a empresa vêm se comprometer com um programa para tentar criar um fomento dentro daquela localidade, maturar durante o período de subsídio e, aí sim, ter uma continuidade. Mas se, de fato, no final do programa ou do término do subsídio não houver uma demanda compatível para sustentar essa operação, é muito difícil a continuidade desses atendimentos às localidades. O que eu vejo, de fato, são as oportunidades de parcerias entre as empresas. A Passaredo, no caso, tem uma aeronave de 70 lugares, um turboélice que já tem um custo menor de operação para, de repente, ter uns acordos ali de *code share* e *interline* e continuar servindo, integrada a uma malha nacional e internacional.

Bom, a questão dos destinos acho que foi bem debatida aqui. O ponto que a gente vê nesses últimos tempos é a questão das oportunidades, até porque a gente está muito inserido, diretamente, nesse contexto. Muitas empresas ou empresários que estavam vivendo no setor vêm nos perguntar: "Poxa, Felício, o que você acha agora, de fato, dessa retomada do PDAR?" É até um sonho da companhia, desde 2012, quando foi anunciado. E foi justamente no mesmo período em que até a própria Passaredo entrou num processo de recuperação judicial para conseguir permanecer com as suas operações.

Então, isso veio em um momento muito oportuno para a gente, até porque veio se alinhando com o plano de recuperação que a gente vê, não só da companhia, mas do setor. Mas o grande ponto é que a gente, lógico, vê todo esse tempo que isso levou - praticamente de 2013 até agora - e que a expectativa saiu um pouco desse primeiro plano, até porque a gente olha o programa como algo benéfico para o País, necessário para o País, mas muitas vezes, de repente, não vai haver mais empresas para operar esse tipo de aviação, que é uma aviação, acho, especializada, dedicada, específica para esse tipo de negócio não só para as grandes empresas, amanhã, acessarem esses aeroportos. Mas existe uma grande capilaridade onde a gente vai ter a oportunidade de fomentar novos mercados que hoje não são operados.

Então, eu creio que são tempos de mudança, mas, de fato, que há uma oportunidade ainda de se relançar. A expectativa, não só a das empresas que estão interessadas em entrar nesse segmento, mas, eu colocaria até outro ponto...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. JOSÉ LUIZ FELÍCIO FILHO** - ... a oportunidade de as empresas que estão operando nesse segmento terem condições de se reestruturar novamente. Até, um banco de desenvolvimento nacional hoje está abrindo linhas para empresas adquirirem ativos de empresas em recuperação judicial. E não só dentro dessa linha, mas, às vezes, para buscar reverter algo para o setor se reestruturar novamente e poder ter uma chance de recuperação, dentro desse contexto que a gente vem tentando trabalhar nesses últimos 20 anos no País.

Então, a minha fala hoje foi muito dentro de um aspecto de quem vive essa operação regional na pele diariamente, mais intensamente nesses últimos quatro anos, em que foi anunciado o PDAR. Não quero, de repente, sair com uma expectativa frustrada, como a gente vem vivendo nesses últimos anos.

Creio em um ambiente de complementação, de parceria entre as empresas privadas, em que cada um, com a sua frota específica, possa se complementar para amanhã o País ter uma malha aérea nacional muito mais integrada, muito mais inteligente, com cada um podendo fazer o que faz de melhor no seu negócio.

Seriam essas as minhas colocações, Senador.

Muito obrigado!

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Temos algumas perguntas feitas pelos internautas através do programa e-Cidadania, as quais a gente vai repassar. Claro que vocês também podem fazer perguntas entre vocês.

Então, a primeira pergunta: "Bom dia, Senador Wellington e demais componentes da audiência da CDR. Na oportunidade em que parabeno V. Ex<sup>a</sup> pela iniciativa, a qual tenho acompanhado em todos os momentos, pergunto acerca de que impactos (vantagens/ desvantagens) a agregação no modal aéreo regional do componente "cargas" pode determinar uma melhor sinergia para rentabilidade da estrutura aeroportuária, como, por exemplo, a localizada em Rondonópolis". Quem fala é o Roberto Cavalcante de Mendonça. Se vocês puderem anotar, é aberto a qualquer um.

Também o George Tarcisio de Medeiros da Silva, do Rio Grande do Norte: "Bom dia! Desejo saber se existe um plano de desenvolvimento da aviação regional para o Nordeste, visto que algumas empresas já demonstraram interesse em diversas rotas aéreas, como para as cidades de Mossoró e Aracati. Como está a situação dos aeroportos nessas cidades?"

Aqui, também na mesma linha, só acrescenta Caicó, Patos e Cajazeiras. Então, é a mesma pergunta.

Ao Presidente da Passaredo: que alterações, especificamente, nas regras de acesso aos lotes dos grandes aeroportos *hubs* seriam mais benéficas para a viabilidade dos voos regionais? Em outros países, empresas menores ou *low cost* usam aeroportos alternativos. Isto é uma solução viável na realidade brasileira? Todas as empresas aéreas trouxeram a questão da infraestrutura como principal limitador do desenvolvimento da aviação regional. Qual seria a viabilidade de que os investimentos necessários fossem feitos por parcerias público-privadas, ou seja, PPPs entre o gestor do aeroporto e as próprias empresas aéreas individualmente ou em consórcio?

Nessa mesma linha da infraestrutura, o Governo lançou um programa de 270 aeroportos, o governo passado. No Brasil, nós temos sempre essa mania de querer ser o maior em tudo. Vamos ter a maior frota, vamos ter a maior casa, vamos ter o maior prédio... Claro que, quando foi lançado esse número de 270, já nos causava uma preocupação muito grande. Como construir 270 ao mesmo tempo? E o recurso necessário para isso?

Então, muito tempo foi gasto daquele período até agora e muita expectativa foi gerada. Aí quero colocar, principalmente para nós Parlamentares, que o prefeito vê a cidade dele numa lista, que foi escolhida, e a coisa não acontece. Normalmente, quando sai uma lista oficial do Governo Federal, é claro que é algo oficial, então, o prefeito vai divulgar tudo para a comunidade: "Nós vamos ter a construção de um aeroporto", mas, normalmente, esses aeroportos ou a projeção desses aeroportos era para um investimento, a meu ver, até muito expressivo em alguns casos.

Como vocês da aviação, porque vocês querem o maior número de aeroportos possível - quanto mais infraestrutura, como disseram, melhor! - para fazer toda essa integração, porque isso facilitaria, é claro, não só mais movimento nos aeroportos... Aí foi colocada pelo José Luiz a questão das condições mínimas de algum aeroporto, como é o caso de Rondonópolis também, onde muitas vezes os aviões têm que fazer alternativas exatamente por falta dos equipamentos necessários. Então, gostaria de um comentário maior.

As empresas verdadeiramente foram chamadas pelo Estado brasileiro para discutir esse programa quando da sua feitura? Isso foi discutido com as empresas? E as empresas opinaram no sentido de falar: por que não fazemos os 30 primeiros regionalmente, por que não fazemos isso aqui e vamos fazer um programa que, ao longo de 10 ou 20 anos, nós possamos resolver? Agora, mesmo após isso, as empresas verdadeiramente estão opinando para que a gente possa fazer uma aviação comercial mais ideal?

Eu quero dizer que agora essa área da Aviação Civil também está a cargo do Ministério dos Transportes. Então, o Ministro dos Transportes, que tem uma área de atuação muito grande, cuida das estradas, das ferrovias, das hidrovias, cuida também de toda a Aviação Civil regional. E eu tenho um questionamento: no Brasil, se falou que tem que diminuir o número de Ministérios para fazer economia. Será que um ministério com um gigantismo tão grande consegue trazer um resultado mais célere?

Então, como isto aqui é uma audiência pública e caberá a nós fazer o plano, nós queremos, além de dar a sugestão de vocês, que aqui vieram e conhecem o dia a dia, que estão lá na ponta enfrentando, às vezes, até o cliente insatisfeito com a empresa porque também a estrutura aeroportuária não permite que ela tenha um bom atendimento, então, nós gostaríamos também que vocês não só falassem, mas também subsidiassem a nossa Comissão para que a gente pudesse apresentar um plano em que pudéssemos ensejar não só a questão legislativa, mas também a cobrança, por parte do Governo, daquilo que a gente tem que fazer para trazer mais eficiência à nossa aviação civil regional.

O Brasil é um País muito grande. Claro, não temos, talvez, uma população tão expressiva como a dos Estados Unidos, economicamente também temos diferença, mas está provado, mais do que nunca, que, com preços compatíveis, se utiliza muito hoje a aviação. Hoje, mesmo o cidadão tendo pouco poder aquisitivo, a passagem, às vezes, fica mais barata do que a de um ônibus para longas distâncias.

Então, eu gostaria que vocês fossem bem abertos nesse aspecto, inclusive ao criticar o sistema que está. E aquilo que não quiserem dizer hoje, que também mandem um relatório, uma documentação, para que a gente pudesse depois subsidiar esse trabalho nosso e, se for caso, inclusive, em outro momento ainda, fazer uma audiência não só com as empresas, porque a gente já esteve aqui com o Governo, mas, se necessário, fazer outra audiência ou até um simpósio para poder buscar, através do embate e do debate, os caminhos que pudessem trazer eficiência ao nosso transporte regional.

Finalmente, ainda, como sou de Mato Grosso, aqui se falou da questão do aeroporto de Sinop, de Alta Floresta, das carências. Rondonópolis eu gostaria que também fosse citado, porque a gente tem visto muito essa situação de as aeronaves

não conseguirem pousar, principalmente em voos na madrugada. O que podemos fazer? Qual é a necessidade desses aeroportos?

Ainda: a legislação tem algo que poderia facilitar? Essa legislação é legislação de padrão internacional, mas, para uma aviação regional, poderia ser simplificada?

Então são essas indagações. E aí eu penso que, da mesma forma que começamos....

Pois não, Senador Hélio José.

**O SR. HÉLIO JOSÉ** (PMDB - DF) - Queria cumprimentar a todos os presentes, a começar do nosso Presidente da reunião, nosso nobre Senador Wellington Fagundes, cumprimentar os que aqui estiveram, da Embraer (Empresa Brasileira da Aeronáutica), da Avianca, da Azul, da Gol, da Latam, da Passaredo e da Flyways Linhas Aéreas. Esse é o grupo que está aqui? É isso? Porque aqui estou sem os nomes e eu tenho uma dificuldade de enxergar de longe sem óculos. A letra não é tão pequena assim, e eu não consigo ler direito os nomes. Então, para não falar errado os nomes, eu vou deixar de citar. E quero dizer o seguinte: fui Presidente da Comissão da medida provisória que tratou exatamente de todas as questões aeroportuárias, a 614, e eu sei o tanto que é importante...

Ah, está aqui a lista! Pedi, e eles não tinham me trazido.

Cito os nomes.

Walter Bartels, Presidente da Associação das Indústrias Aeroespaciais Brasileiras, representando o Presidente da Embraer. Walter, assinei lá quase 30 emendas de vocês para a outra medida provisória. Vamos ver se as coisas caminham.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. HÉLIO JOSÉ** (PMDB - DF) - A CBA... Ah, a Comissão, e eu faço parte dela, exatamente a CBA.

Renata Lourenço, advogada da Empresa Aérea Avianca.

Oi, Renata, tudo bem?

Patrizia Xavier, Diretora de Relações Institucionais da empresa Azul Linhas Aéreas.

Tudo bem, Patrizia?

Alberto Fajerman, Diretor-Executivo de Relações Institucionais e Comunicação Corporativa da empresa Gol Linhas Aéreas.

Tudo bem, Alberto?

Tatiane Novaes Viana, Gerente de Assuntos Regulatórios da Empresa Latam.

Tudo bem, Tatiane?

José Luiz Felício Filho, Presidente da Empresa Aérea Passaredo.

Tudo bem, José Luiz Felício Filho?

Ricardo Bürger, Diretor Geral da Empresas Aéreas Flyways - está certa a pronúncia? Está aqui? Não veio?

Deixa eu falar pra vocês: a nossa grande preocupação na comissão da medida provisória, que eu presidi, que já foi transformada em projeto de lei, porque já foi sancionada, era exatamente com relação a, primeiro, permitir que o brasileiro possa ter um turismo mais fluente para o interior do País, fazer com que houvesse uma abertura maior para que houvesse, como a Europa tem aqueles voos da Ryanair, outras empresas aqui no Brasil, facilitando o intercâmbio das grandes cidades para o interior, porque nós temos belezas naturais em todos os nossos Estados. Então, essa é uma preocupação grande.

Outra preocupação que eu tinha também era com a preservação dos serviços, do emprego de vocês - está aqui a Avianca, está aqui a Gol, está a Azul, está a Latam -, porque, por exemplo, se no Chile a mão de obra é mais barata e se o Brasil seria feito como *hub* do Chile, porque pegariam toda a mão de obra de lá, passando para o Brasil, pegariam os passageiros e iriam embora, então, essa é uma preocupação grande que a gente tinha com relação à Latam, com relação àquela questão do tratamento dos servidores da TAM e também dos próprios servidores da Gol, porque, se havia empresa com condição de vir, pegar o passageiro no Brasil, fazendo o Brasil só o *hub*, facilitaria muito mais para demitir os comandantes, os comissários de bordo, os brasileiros e contratar quem tem o serviço empregatício mais barato, que seria exatamente o Chile e outros lugares. Então, uma preservação fundamental seria ver isso.

A questão dos *slots* caríssimos em alguns aeroportos, por exemplo, Congonhas, Santos Dumont e outros, que evita uma concorrência mais tranquila - está aqui você, da Passaredo, que deve sofrer bastante com relação à dificuldade em algumas áreas por causa disso -, era outra discussão que tinha que se fazer. E a questão da soberania nacional, quando se falava em

100% de abertura, depois 49%, e acabou ficando 25%, porque nós não conseguimos chegar a um entendimento. Então, também tínhamos essa questão dessa preocupação.

Então, creio que essa questão que está se discutindo, principalmente o fortalecimento dos aeroportos regionais, o fortalecimento da aviação regional, que é o grande objetivo deste bate-papo aqui, desta audiência pública, é fundamental, porque nós precisamos ter aeroportos regionais melhores, ter empresas interessadas que possam realmente fazer a exploração adequada desses aeroportos, oferecer um serviço adequado, até para preservar o serviço de vocês, da Azul, da Tam, da Latam, da Gol, que estão aqui, que são essenciais, preservar o interesse das empresas.

Está aqui o Walter, está aqui o José Luiz, representando duas empresas - não sei se vocês estão representando os servidores ou as empresas... *(Pausa.)*

A empresa. Vocês estão representando a empresa! Então, vocês não estão representando os servidores, mas a empresa.

Para preservar o próprio interesse das empresas nessa questão, precisamos ter um bom serviço. E a minha preocupação aqui, do Senador Vicentinho Alves, que não está aqui, do Senador Wellington Fagundes, que está aqui, e de outros Senadores desta Casa, é a de permitir, dentro do CBA, de que fazemos parte, uma legislação ágil e que possa realmente facilitar para que vocês possam ter mais tranquilidade para fazer os investimentos. Nós agora, nessa PPI, vamos colocar quatro aeroportos em que é importante a privatização, que são o aeroporto do Rio Grande do Sul, de Santa Catarina, de Fortaleza e de Salvador, quatro grandes aeroportos brasileiros. As joias da coroa, praticamente, algumas delas, foram na primeira licitação, que foram Brasília, Rio, São Paulo e BH, mas essas são mais quatro joias importantes da coroa. Se não são rubi ou esmeralda, são joias tão valiosas quanto, e vale muito a pena termos uma participação mais tranquila.

A Infraero, que é a empresa que era detentora de toda essa questão, foi obrigada a ficar com 49% das participações nos aeroportos anteriores. Nós tiramos essa obrigatoriedade agora, está certo? Não precisa, obrigatoriamente, ter 49%. Então, isso é para facilitar o investimento um pouco maior do servidor, das empresas privadas que vocês representam.

Quero concluir dizendo que sou parceiro, sou Senador pelo Distrito Federal, Brasília. Enfrentamos dificuldades aqui com a Inframerica, que foi a empresa que ganhou o aeroporto de Brasília. Você todos são clientes da Inframerica, que tem Brasília, que tem Rio Grande do Norte - São Gonçalo do Amarante é o aeroporto que eles têm no Rio Grande do Norte.

Então, precisamos, cada vez mais, fazer procedimentos como esse para podermos melhorar a situação - não é, Wellington Fagundes? -, permitir que essa área, que é de grande interesse público... É por isso que a Infraero, por muito tempo, foi detentora de 100% dela, porque é uma área em que não se pode ter erro, porque mexe com vida, mexe com família, mexe com todos os sentimentos possíveis da personalidade humana. Então, não se não permite o mais ou menos, não; ou é ou não é. Tem que ser, na verdade, para não dar problema para ninguém.

Então, a gente está aqui para ajudar. O que estiver ao meu alcance... Lá no gabinete 19, tenho uma conversa muito boa com o Brum.

Walter, vou esperar você para a gente sentar e, em nome da Associação Brasileira, discutir o melhor arrendamento das emendas que assinei para vocês, ver como nós vamos estar encaminhando essa questão, em nome de todas as empresas, mais de 50 empresas, que você representa na sua associação.

Acho que todos vocês aqui fazem parte da associação que o Walter representa, devem fazer. E não só das empresas que constroem, fazem o serviço aeroportuário, aeronaves, coisa e tal. Vocês são os que utilizam, não é? De qualquer forma, têm interesse, porque tem tudo a ver também com vocês.

Então, Wellington, queria só fazer essa fala breve, dizer que estamos disponíveis, parabenizar, mais uma vez, você e o Vicentinho Alves, que não está aqui, que são dois entusiastas dessa discussão política para essa área e têm feito um ótimo trabalho - você, como Presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística, e eu, como Presidente da Frente Parlamentar Mista de Infraestrutura. Eu sou Presidente da Frente Parlamentar Mista de Infraestrutura e o Wellington é Presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística, do transporte logístico. Então, a gente precisa estar trabalhando junto nessa seara. E o que pudermos fazer para propiciar, facilitar, dar melhor condição para que os aeroportos regionais possam cada vez ficar melhores para que vocês possam fazer voos bons, baratos, ágeis, que realmente propiciem concorrência, das capitais para o interior do país e do interior do país para fora do país, será melhor para todos nós. Esse é o grande objetivo aqui.

Muito obrigado a vocês.

Vou ter que sair, porque na terça e na quarta tudo funciona ao mesmo tempo. Por exemplo, neste momento, há três comissões funcionando ao mesmo tempo, e eu faço parte das três. Tenho que ir para as outras duas agora. Essa foi a primeira a que eu vim, até em homenagem ao Brum e ao Walter. É uma alegria encontrar todos vocês aqui.

Quero dizer que a gente está aberto, à disposição.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Muito obrigado, Senador Hélio José.

Temos aqui algumas perguntas. Vou fazer todas e vocês podem fazer já as considerações finais.

Do internauta Mendonça Roberto Cavalcante: "Sr. José Luiz, da Passaredo, salvo engano de minha parte, o Governo de Mato Grosso teria celebrado um acordo de redução de ICMS incidente no" - deve ser - "querosene de aviação com a Azul. Isso não teria sido estendido à Passaredo?" Outra: "Parabéns à Passaredo por citar turboélice como ideal para AR!" Ainda do Mendonça Roberto: "Srª Tatiane Novaes Viana, Latam Airlines Brasil: Parabéns pelo enfoque quanto à importância da carga no contexto da aviação regional!"

Srª Dalva do Carmo Medeiros: "Vejo que pretendem comprar aviões mais modernos, mas, devido à crise que o país está passando, acredito ser desnecessário."

Maria de F. A. Edlmann, de São Paulo: "Gostaria que explicassem à população brasileira os altos preços cobrados nos voos domésticos e a dificuldade de encontrar passagens em caráter de urgência. Acredito na possibilidade de superfaturamento das empresas aéreas que atuam no País."

Tenho também considerações que foram mandadas. Aqui está a de um piloto querendo colaborar. Ele entende que precisa realmente de mais infraestrutura aeroportuária em muitas cidades do interior; melhoras em investimento no Departamento de Controle do Espaço Aéreo; investimentos nos auxílios à navegação aérea; aumentar o número de controladores de voo; melhorar os atendimentos nas salas AIS (Aeronáutica Informação e Serviço); salas que recebem planos de voo e prestam as informações necessárias do voo aos pilotos; mais agilidade por parte da Anac no que tange ao auxílio aos aviadores e menos burocracia por parte da mesma; maior agilidade e menos burocracia por parte da Anac na homologação de aeródromos, pistas de pouso; aumento de servidores da Anac para melhorar a fiscalização e agilidade nos processos; qualificação dos seus servidores. Resumindo, construção de mais aeroportos devidamente equipados para aproximação por instrumentos, melhora nos auxílios à navegação aérea, melhora por parte do comando da Aeronáutica para prestar serviço de auxílio aos tripulantes, benefícios fiscais para baratear o custo de combustível da aviação.

Então, quem se sentir mais à vontade que use a palavra primeiro. Não vou fazer aqui a mesma regra.

Tatiane, então, com a palavra.

**A SRª TATIANE NOVAES VIANA** - Com relação ao questionamento que foi colocado com foco no preço das passagens, este não é o foco específico desta audiência, mas o que eu posso colocar aqui a respeito é que as empresas aéreas têm um alto custo em relação a todas as nossas operações. São custos elevadíssimos e a grande maioria deles em dólar. Então, realmente toda a operação da empresa é extremamente cara.

Mais uma vez corroborando com a posição que as outras empresas também detêm, a gente tem um alto impacto no que diz respeito a impostos: ICMS sobre combustíveis, ICMS sobre QAV, que traz realmente um impacto enorme e vai representar, tanto o ICMS quanto a valoração do combustível, mais ou menos 40% do custo das passagens aéreas. Então, realmente isso muitas vezes acaba se refletindo no mercado. Mas as empresas estão participando muito fielmente de todas as discussões nesta Casa para que se possa obter uma melhora nesses impostos, na aplicabilidade desses impostos nas empresas, e para que se possa operar com melhor eficiência e atendimento aos usuários do transporte aéreo.

**A SRª PATRIZIA XAVIER** - Só para complementar, Drª Tatiane, foi feito um estudo pela Abear, que é Associação Brasileira das Empresas Aéreas. Nesse estudo, foi feita uma comparação da tarifa média praticada no Brasil e na Europa. Por exemplo, elegeram Ryanair, que é uma empresa super *low cost* europeia, que oferece preço médio de tarifa em torno de setenta e poucos dólares. O preço médio das tarifas no Brasil está nesse valor, está entre US\$70 a US\$80 também. Então, apesar de todas essas dificuldades que a Drª Tatiane colocou, há uma busca incessante por redução de custos e oferta de melhores preços à população brasileira.

Este é um mito que acho que temos que trabalhar aqui, não só nesta Casa, mas junto à sociedade, de que as passagens aéreas brasileiras são caras. Há a questão da distorção das passagens internacionais em relação às domésticas, isso existe realmente no Brasil, mas muito em função também do ICMS, o que a Drª Tatiane trouxe. O ICMS incide sobre o combustível que é utilizado nos voos domésticos internacionais, e não nos internacionais. Então, há uma discrepância de valores.

E só reforço também aqui: quanto a sobrepreço, sobretaxa, eu acho que não há nenhuma companhia aérea aqui na Mesa ou no País que tenha fechado 2015 com resultado positivo. Todo mundo hoje está operando no negativo.

Obrigada.

**O SR. ALBERTO FAJERMAM** - Só dois assuntos rapidinho. Nós falamos muito de infraestrutura aeroportuária e infraestrutura portuária, e a infraestrutura aeroportuária é um pedaço da história. Quer dizer, também não devemos correr

o risco de construir os aeroportos, ou dar condições de aeroportos serem operados e depois ninguém voar em determinados aeroportos.

Realmente a Secretaria de Aviação Civil tem conversado conosco. Nós temos apresentado nossos planos, mas acho que têm que ser feitas em conjunto a construção dos aeroportos e a maneira com que as empresas possam operar economicamente nesses aeroportos.

Eu gosto de brincar que a sensação que nós temos é de que, quando nasce um sujeito burro, ele bota para trabalhar na aviação; quando nasce um sujeito inteligente, ele bota para trabalhar num banco. Se a gente olhar a história da aviação - e eu não quero dizer que eu sou o mais velho, mas talvez seja o mais antigo -, as empresas nasceram, cresceram e fecharam. Quer dizer, todo mundo que trabalha na aviação, então, é incompetente.

Então, junto com a aviação regional, como os meus colegas já falaram, temos que pensar na aviação como um todo, na subsistência da aviação, porque, para haver aviação regional, tem que haver aviação. Os custos no Brasil, de uma maneira geral, a regulação é totalmente desfavorável às empresas. Então, insisto em dizer que a aviação regional... E todos nós, como também digo, antes de trabalhar na aviação, mais do que trabalhar na aviação, somos brasileiros: sou brasileiro 24 horas por dia e trabalho na aviação 10, 12 horas por dia.

Por todos os motivos, para deixar mais lugares voados, incentivar o turismo em outras comunidades, todos nós apoiamos esse programa. Agora, nós temos que ver como poderá isso ser executado.

E, apesar de não ser o tema do dia, eu só queria complementar mais uma coisa sobre o preço das tarifas. As tarifas foram liberadas entre 2001, 2002, progressivamente - antigamente as tarifas eram controladas de acordo com uma planilha de custos. Pegava-se essa planilha de custo e se via qual foi o impacto em diferentes itens. Esse era o aumento do mês seguinte. Se a gente tivesse o trabalho de pegar hoje - de pegar hoje - a metodologia que se usava antigamente, as passagens, hoje, seriam mais caras do que a mais cara das passagens que se cobra hoje, não existiriam passagens baratas.

Sem querer entrar muito em tecnicidade, mas todo mundo que trabalha em aviação sabe que a demanda cresce aproximadamente o dobro do crescimento do PIB. Quando a gente pega esses últimos dez, onze, doze anos, ela cresceu quatro, cinco, seis vezes mais. Por que ela cresceu quatro, cinco, seis vezes mais? Mudou a fórmula? As pessoas que falaram isso se enganaram? Não, não se enganaram. Ela cresceu por causa da redução do preço das passagens, redução essa sobre a qual não somos nós que falamos. Ela é comprovada. Há três anos, em viagens acima de 75km, existem mais pessoas andando de avião do que de ônibus. E isso foi conseguido pela queda do preço das passagens.

Mas a mensagem, então, no final, que eu gostaria de deixar é: vamos cuidar da infraestrutura, mas, conjuntamente com a infraestrutura, vamos cuidar do interesse e dos meios para que as empresas voem nesses lugares. E a segunda: não vamos deixar de olhar para o setor aéreo como um todo, porque é importantíssimo que o setor aéreo subsista para que também exista a aviação regional.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Com a palavra o Sr. Walter.

**O SR. WALTER BARTELS** - É interessante essa questão. A indústria de transporte aéreo é particular. É sabido que o total do resultado das empresas aéreas do mundo não sei se deve ser da ordem de US\$600 ou de US\$700 bilhões. Agora, qual tem sido o resultado em cima destes US\$600 ou US\$800 bilhões? Hoje em dia, está em um ponto alto; está da ordem de US\$20 bilhões. Imaginem um negócio que fatura US\$800 bilhões e que só dá US\$20 bilhões de lucro! É uma coisa real, é o que está acontecendo. As companhias aéreas não estão fazendo lucros enormes. Estou certo ou estou errado?

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. WALTER BARTELS** - É exatamente isso. É preciso convencer.

Digamos o seguinte: comparando-se com um hotel - um avião tem 300 lugares -, qual é o preço do assento, dividido pelo avião? É da ordem de US\$600 mil ou US\$800 mil. Imaginem! Você está usando um quarto de hotel que custa US\$800 mil. E tem que fazer lucro com esse quarto. Se houver alguém para alugar o quarto naquela noite, tudo bem; se não houver, é prejuízo. É, digamos assim, uma indústria difícil de entender. E as pessoas reclamam que estão pagando valores altos, que foram baixando enormemente.

Nos idos primeiros voos, as passagens hoje custariam, na média, US\$15 mil, comparados com 1930 etc. Custaria, hoje, uma passagem comum - não estou falando da executiva ou primeira classe -, US\$11, US\$12 milhões aquele trecho. Quer dizer... É difícil, mas essa é a realidade. Avião é caro, mas as empresas aéreas não estão explorando os seus clientes.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Nós temos ainda mais duas participações de internautas.

Valdemagno Silva Torres, de Pernambuco: "Quando teremos voos diretos para todas as capitais, de uma para a outra, e quando teremos as pontes aéreas Recife-Salvador, Recife-Fortaleza, Recife-Petrolina, Belém-Manaus, Manaus-Rio Branco e outras similares?" Também o Valdemagno: "Quando teremos trechos inteligentes e passagens mais baratas que os voos internacionais? Digo trechos inteligentes, como escalas e conexões na mesma linha reta e não passar a cidade e retornar, como já vi voos assim."

E esta aqui: "Srª Tatiana, da Latam: nada impede-me de lançar um vaticínio pelo qual me permito um exercício de visionário. Diariamente, acompanho pelo aplicativo [www.flightradar24.com](http://www.flightradar24.com) ao cruzamento da vertical Rondonópolis, do equipamento Latam (à noite, ida; de madrugada, volta), do trecho Santiago do Chile/Madri: Quem sabe um dia ele pouse em Rondonópolis, tanto na ida quanto na volta, em escala que se justifique. Parabéns!"

Acho que está só esperando a cidade ter um milhão de habitantes...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - ... e a infraestrutura necessária. Mas eu também quero sonhar com ele, porque eu sou natural de Rondonópolis. Então, todos nós temos o direito de sonhar com a cidade em desenvolvimento. Rondonópolis, hoje, é a cidade que tem o maior terminal ferroviário da América Latina, um grande entroncamento rodoviário e, claro, por estarmos praticamente no centro do Brasil... Barra do Garças é o centro do Brasil, e Cuiabá é o centro geodésico da América do Sul. Eu gostaria até de registrar isso. Se vocês pudessem fazer algum comentário... Porque praticamente não temos uma integração com o Mercosul. Estamos ali, bem próximos de países como Bolívia, Paraguai, e não temos voo direto. Claro, as companhias usam Brasília e São Paulo, principalmente como centralização para fazer os voos internacionais, mas seria bom também se vocês pudessem fazer algum comentário sobre se seria possível essa integração, tendo em vista principalmente o aeroporto de Várzea Grande, que é o segundo maior aeroporto em área do Brasil. São 720 hectares dentro da cidade, mas pouca integração com a cidade e com o desenvolvimento da cidade pode ser feita.

Nós gostaríamos, inclusive, de fazer aqui uma sugestão e até uma cobrança às empresas: de repetente, nós poderíamos pegar o aeroporto de Várzea Grande, o Aeroporto Marechal Rondon, como um projeto de estudo conjunto das empresas. Eu digo conjunto, principalmente, com a Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), que tem a ver com todo o nosso Centro-Oeste. Talvez a gente possa fazer um projeto piloto em parceria com as companhias, porque o que eu vejo é que às vezes o Governo toma as medidas, nós aqui fazemos a legislação, mas vocês que vivem o dia a dia, que estão na ponta, não têm, digamos, voz maior nessas decisões. E a pretensão nossa, aqui na Comissão, é exatamente esta: buscar dar voz principalmente a quem vive no dia a dia as suas angústias.

Ontem, por exemplo, nós tivemos uma reunião com o pessoal das operadoras dos portos. É angustiante quando a gente vê todos eles dizendo que nós tínhamos uma legislação ideal e que nós conseguimos fazer uma nova legislação que praticamente retrocedeu tudo aquilo que já era uma conquista. Então, vai se mexer, às vezes, naquilo que está dando certo, sem perguntar para quem realmente está executando. Ou pode ocorrer que, por interesse de um, predomine o prejuízo da maioria.

Então, eu gostaria, como eu já disse aqui, na audiência pública, além de ouvi-los, também de ouvir as sugestões que vocês possam ter dentro da companhia, dentro das experiências, e até, se for possível, que isso aqui provoque uma reunião entre as empresas, vocês mesmos, para que depois nos enviem a sugestão. Seria muito ruim a gente criar uma política pública que não venha ao encontro do que é importante para modernizar e, claro, baratear o custo, que é o que todos nós queremos para o passageiro, para o usuário, mas que tenha também garantia, segurança, pontualidade, porque todas as pessoas que precisam se deslocar têm um outro compromisso. Claro que também essa questão da pontualidade é fundamental.

Vocês, se quiserem, podem já ir fazendo as considerações finais - nessa linha de que a gente espera a contribuição, mesmo, em outro momento. Pode ser por escrito, por *e-mail*, ou em outra audiência que vocês entendam ser necessária.

**A SRª TATIANE NOVAES VIANA** - Senador, nós agradecemos, mais uma vez, a oportunidade.

Realmente, este é um canal muito importante para as companhias aéreas, para que nós possamos colocar as nuances, os pontos principais e fundamentais das nossas operações, porque muitas vezes eles não são colocados para o público geral; eles são muito importantes para que nós possamos passar aos senhores as nossas experiências e a nossa vivência diária com as operações aéreas aqui no Brasil.

Com relação ao comentário do internauta, seria ótimo se a gente pudesse pegar um voo internacional e parar em outras localidades do País para fazer com que outros mercados fossem atingidos. No caso, ele mencionou a rota que passa por

cima de Rondonópolis, que é de Santiago a Madri, mas hoje, infelizmente, nós somos proibidos de fazer qualquer tipo de parada em voos internacionais em outras localidades no Brasil para podermos ir para o exterior. Essa limitação nos foi imposta pela nossa agência reguladora. Então, realmente, não temos como fazer isso. Se partimos de uma origem no Território brasileiro, temos que, num voo internacional, ir a uma localidade no exterior, sem que possamos atender outras localidades dentro do Brasil com esses voos internacionais.

Mais uma vez, agradecemos a oportunidade. Estamos à disposição desta Casa para auxiliar naquilo que for necessário com relação à aviação civil.

**O SR. JOSÉ LUIZ FELÍCIO FILHO** - Aproveitando até para responder e também fazer as considerações finais, Senador, houve uma pergunta que...

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Um questionamento aqui que o nosso consultor está cobrando é exatamente sobre a questão da infraestrutura.

Eu posso abrir o microfone e você pode, inclusive, colocar.

Pode se identificar também, para que todos saibam.

**O SR. RODRIGO RIBEIRO NOVAES** - Meu nome é Rodrigo Ribeiro Novaes, eu sou consultor da área de transportes aqui do Senado Federal.

Quando falamos de infraestrutura, eu queria que as empresas aéreas, especialmente as empresas aéreas maiores, nos dessem uma noção de quanto exatamente está falando, quer dizer, de quanto é o investimento necessário para fazer com que um aeroporto regional se torne viável, de acordo as regras hoje existentes na Anac, e se esse montante de investimento é algo que é acessível às empresas, cada uma, ou é acessível às empresas em consórcio, ou é algo que realmente depende exclusivamente do orçamento da União e dos Estados.

**O SR. JOSÉ LUIZ FELÍCIO FILHO** - Eu estava falando na mesma linha de abordar o tema de infraestrutura, que eu acho que é mais direcionado às grandes empresas, acredito.

Só quero voltar a uma questão anterior, que foi direcionada especificamente para a Passaredo, sobre a questão do acesso aos *slots*, aos grandes aeroportos, que, no nosso caso, seriam os *hubs*, que seriam mais benéficos para a viabilidade dos voos regionais. Complementando, ele coloca que, em outros países, empresas menores ou de baixo custo usam aeroportos alternativos, quer dizer, se isso seria uma solução viável na realidade brasileira.

Eu colocaria, primeiro, só a questão dos *slots*, que eu acho que é até um tema polêmico dentro da discussão, mas não tratando especificamente dos aeroportos mais críticos, como Congonhas. Nos demais aeroportos, como vimos acontecer em Guarulhos e o desenvolvimento agora em Brasília, há a necessidade de haver uma área específica para aeronaves de baixa capacidade. Eu creio que o Engenheiro Walter Bartels, na sua apresentação, colocou de forma muito clara qual a importância desse volume de tráfego gerado por essa capilaridade, que chegava a representar, eu creio, na apresentação, cerca de 40% de dois exemplos, que eram voos dos Estados Unidos para a Europa e para a Ásia.

Então, o que, de fato, muitas vezes, vemos como dificuldade não é só o *slot* de pouso, mas, muitas vezes, o *slot* de pátio para essas aeronaves de menor capacidade poderem estacionar. É diferente uma operação de uma aeronave como o Boeing 737 ou mesmo o Airbus chegar a um aeroporto desses; muitas vezes, ela está chegando de uma cidade com característica regional, mas está saindo num voo para Brasília, para Belo Horizonte, para Curitiba, que, de repente, está estacionando no *finger*.

Então, eu creio que é extremamente importante ter uma visão, sobre o lado da infraestrutura de uma área dedicada a aeronaves com característica regional pura, que são aeronaves, como nos Estados Unidos, por exemplo, de capacidade média, em torno de 60 assentos - é onde estamos inseridos nesse contexto -, para fazer o trabalho de alimentação, formiguinha, vindo de várias cidades, para a gente poder gerar esse tráfego.

Sobre a segunda pergunta, quanto à utilização de aeroportos secundários, eu creio que isso não se adapta à nossa realidade no Brasil até por conta de uma falta de outros modais que integrem esses aeroportos. Então, é diferente de você ter, de repente, um trem ou um metrô que tenha uma conexão rápida entre um aeroporto e outro que vá facilitar a utilização desse outro aeroporto, que vá trazer a utilização de malha regional e as empresas de baixo custo. Eu creio que a gente ainda não vive essa realidade.

Colaborando somente para a consideração final, também, Senador, sobre a questão dos voos que a gente já viu como possibilidades, que a gente chamava de sub-regionais um tempo atrás. Por exemplo, um Cuiabá - Santa Cruz de la Sierra, que é uma demanda típica de uma característica de um voo regional, com uma etapa praticamente ali de 500 quilômetros, que tem total viabilidade, no nosso entendimento. Hoje, esse tráfego tem que se deslocar a São Paulo, muitas vezes numa

conexão um pouco mais demorada, para poder atingir o seu destino, que, às vezes, é quase o mesmo tempo de uma viagem via rodoviária.

Então, isso está dentro do contexto que a gente acredita como fortalecimento da aviação nacional e também dessa nossa aviação de fronteira, em que a gente consegue ter uma ligação com uma característica muito similar. No caso, ali, a gente estudou uma ocasião que era principalmente o desenvolvimento pecuário, para a gente poder servir essa localidade também no item fronteira.

A questão do Norte a gente chegou a debater algumas ocasiões também, por exemplo, de Belém a Caiena, em que a gente tinha não só a possibilidade de um tráfego local, mas também, no escoamento, de um tráfego para a Europa até através de outras empresas parceiras que operavam por ali, que tinham que se deslocar a São Paulo para depois fazer uma viagem de longo curso.

Acho que, dentro da oportunidade desta audiência, há vários temas que colaboram para um desenvolvimento, para a gente criar uma malha aérea robusta no nosso País e poder trazer uma retomada de crescimento. Então, agradeço a oportunidade de a gente poder participar e colocar um ponto de vista de quem opera na outra ponta, no dia a dia. Que isso possa, de fato, colaborar com a continuidade do desenvolvimento. E que, de fato, a gente veja nascer esse programa de aviação regional que a gente tanto espera.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Nós gostaríamos de registrar a presença aqui conosco, na plateia, do Prefeito da cidade de Nortelândia, em Mato Grosso. Ele é Presidente da Associação Mato-grossense dos Municípios, o Prefeito Neurilan Fraga. E também do Prefeito de Novo Horizonte do Norte, João Antonio de Oliveira. É uma satisfação tê-los aqui.

Eu acho que eles ainda não vieram reivindicar o aeroporto lá, com voos internacionais - só regional.

Vocês têm mais alguma consideração? Não? E aqui do lado esquerdo?

**A SRª PATRIZIA XAVIER** - Eu vou falar da infraestrutura. Pode ser?

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Com a palavra a Patrizia.

**A SRª PATRIZIA XAVIER** - Só para responder à questão da infraestrutura. Enfim, no último leilão dos aeroportos, houve um superávit gigantesco. Os valores oferecidos para a concessão dos aeroportos foram muito além dos valores iniciais. Então, é um negócio rentável. É muito mais do que um *shopping center*, porque, além de você poder explorar comercialmente o aeroporto, você tem as rendas das próprias companhias aéreas que operam naquela localidade. A gente paga a taxa ali dentro.

Então, se é um negócio lucrativo? Sim. Tanto que alguns Municípios e alguns governos estaduais promulgam acordos de outorga com a Secretaria de Aviação Civil para administrar esses aeroportos. Os aeroportos todos são da União, e, através desse mecanismo de outorgas, alguns Estados e alguns Municípios também podem administrar. E é uma fonte de receita para aquela localidade.

Então, a gente vê com muitos bons olhos essa iniciativa das concessões. É lógico que isso ainda não chegou para os aeroportos menores; estão concessionados os grandes. Congonhas já falaram que não vão concessionar, muito por causa desse potencial financeiro, econômico do aeroporto; é muito importante para o Estado e para a Infraero.

Enfim, só reforçando também o que o Fajermam falou, no começo do programa eram 270 aeroportos. Então, acho que abrangia aqui as vontades e as necessidades de todos as empresas. A partir do momento em que a lista foi reduzida, tem que realmente haver esse diálogo com as companhias aéreas para você não fazer aeroportos onde não há interesse de companhias de voar para aquela localidade. Então, a gente está nesse processo desse debate com o Governo, o Executivo, tentando encaixar mais um ou outro aeroporto, entender o racional de alguns também que foram colocados ali.

Enfim, questão de dinheiro também, o FNAC (Fundo Nacional de Aviação Civil) existe para isso, para cuidar da infraestrutura dos aeroportos do País. Ele recebeu dinheiro de todos os leilões, de todas as concessões dos aeroportos. A gente paga mensalmente também valores que são descontados de cada bilhete aéreo que a gente vende. Uma parcela desse valor vai para esse fundo, só que faz dois anos que esse fundo é contingenciado sistematicamente por causa das atuais conjunturas econômicas do País.

Então, há dinheiro? Há dinheiro. Há interesse da iniciativa privada? Há interesse da iniciativa privada. Mas é necessário arregaçar a manga e fazer agora. Entendeu?

Por dois anos, o Banco do Brasil foi contratado pela SAC para fazer projeto de viabilidade de alguns desses aeroportos, e infelizmente as coisas não andaram. Então, só para esclarecer.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Bom, quem mais gostaria de fazer as considerações finais? (*Pausa.*)

Eu quero aqui colocar ainda que, como Presidente da Frente Parlamentar de Logística de Transporte e Armazenamento, principalmente, quanto a essa questão da logística, é claro que a gente trata com todos os modais, mas quero fazer um convite aqui oficial às empresas, porque sei que a concorrência entre as empresas é muito grande, mas a concorrência é que pode fazer com que a gente possa aperfeiçoar e encontrar melhores caminhos. Porque a concorrência é extremamente salutar, mas, quando você tem uma legislação ou até a falta de infraestrutura, prejudicando inclusive a melhor eficiência dessa concorrência, eu acho que quem perde é o consumidor e as próprias empresas, que não têm eficácia.

Então, eu quero aqui convidá-los, porque entendo ser um setor extremamente importante, no qual nós temos muito a avançar no Brasil. E nesses últimos anos avançamos, porque, até dez anos atrás, andar de avião era coisa para rico; hoje o trabalhador anda de avião, hoje vemos deslocamento, normalmente, de pessoas de todas as classes, utilizando o avião para o lazer, para o trabalho. Então, eu penso que até se democratizou esse meio de transporte no Brasil. Portanto, foi um avanço, o Brasil já conquistou isso. O trabalhador, o cidadão já conquistou isso. E nós queremos melhorar, para ampliar a base que possa se utilizar do sistema de transporte, principalmente da aviação regional civil.

Como nós colocamos aqui a questão do Mercosul, dos nossos países vizinhos, Mato Grosso, por exemplo, tem 720km de divisa seca com a Bolívia, e, às vezes, por falta de integração, pensamos: "não, não queremos próximo." Ao contrário. Quanto mais desenvolvido, quanto mais integrado socioeconomicamente, culturalmente, mais as barreiras dos problemas sociais nós vamos vencer. E acredito que a aviação regional pode cumprir muito bem esse papel. As pessoas podem perguntar: "Mas isso não vai facilitar o transporte de drogas?" Não. Vai facilitar, ao contrário, a presença das pessoas, talvez, com mais independência comercial, diminuindo esse problema, que acaba sendo um problema social da nossa região, principalmente ali por Mato Grosso, Mato Grosso do Sul; Rondônia também.

Queremos ser o grande parceiro para fazer o fortalecimento das nossas companhias aéreas brasileiras, até porque sabemos das dificuldades da concorrência, que são muito grandes; claro, concorrência salutar, e não concorrência predatória, porque monopólio é sempre ruim. Quando a gente vê uma empresa pequena surgindo, isso nos dá orgulho. Eu me lembro de quando começou a TAM, depois veio a Azul, a Passaredo, todas elas com o carimbo de empresas nacionais.

A gente quer, claro, trabalhar aqui, no Congresso Nacional, para que a gente possa fortalecer essa possibilidade, e, no caso, como o nosso tema é aviação regional, mais ainda a integração e a oportunidade para todos que estão lá, em longas distâncias, como é o caso do Mato Grosso do Sul, um Estado de 900 mil quilômetros quadrados. Temos uma população pequena, 3,5 milhões, aproximadamente, de habitantes.

Às vezes, as pessoas dizem: "Luta-se por um aeroporto? Aeroporto é coisa para rico." Não. Aeroporto também é para salvar vidas. Quantas vezes as pessoas têm que se deslocar, por uma emergência, não há como o avião pousar à noite, e vidas, às vezes, são perdidas!

Quero parabenizar aqui as empresas brasileiras; aliás, todas aquelas que operam, mas principalmente as empresas brasileiras que têm a preocupação de integrar mais o nosso País na aviação regional. Tenham, por parte da Comissão de Desenvolvimento, uma Comissão parceira, no sentido de que a gente possa evoluir e encontrar os caminhos para definir, concretizar e, cada vez mais, avançar essa aviação regional. Esse é o propósito da nossa relatoria na política pública de aviação regional e, claro também, como Presidente da Frente Parlamentar de Logística de Transportes e Armazenagem. Os senhores, como empresa, receberão o nosso convite.

Quero também aproveitar para dizer que sou o Presidente da Comissão Senado do Futuro. Esta Comissão, para esclarecimento, não pretende organizar o Senado do futuro. O propósito desta Comissão é exatamente discutir as futuras gerações. Nós vamos ter agora, nos dias 8 e 9 de dezembro, o primeiro Congresso do Futuro, a ser realizado aqui, no Senado da República. Nós tivemos este Congresso no Chile, no ano passado. Essa Comissão é a mais forte daquele Congresso, com orçamento próprio. É a única Comissão. No último Congresso, lá, contamos com a presença de mais de 70 palestrantes de nível internacional. Quatro Prêmios Nobel lá estavam.

Discutir o futuro é também discutir a nossa mobilidade. E, sem dúvida nenhuma, no futuro, mais do que nunca, a aviação estará presente.

Então, eu quero convidá-los também, como empresas, como membros da sociedade, porque esse será um evento, acredito, não só inovador, mas muito importante para o Brasil buscar alternativas, a fim de consolidar o nosso desenvolvimento com qualidade de vida. Então, eu gostaria muito da participação de todos vocês nos dias 8 e 9. Depois também estaremos passando essa programação a todos os internautas que estão nos assistindo, que estão participando, e a vocês da plateia também.

Antes de encerrar os nossos trabalhos, propomos a dispensa da leitura e a aprovação da ata da 16ª Reunião da Comissão. As Sr<sup>as</sup> e os Srs. Senadores que concordam queiram permanecerem como se encontram. (*Pausa.*)

A ata está aprovada e será publicada no *Diário do Senado Federal*, juntamente com as notas taquigráficas.

Entendendo que atendemos ao nosso objetivo, esta Presidência quer agradecer a presença dos convidados e de todos que prestigiaram a nossa reunião.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião, desejando um bom dia a todos, e que possamos voltar com muito mais trabalho e com muito mais oportunidades para todos os brasileiros.

Obrigado.

*(Iniciada às 9 horas e 37 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 2 minutos.)*