



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

REUNIÃO

23/11/2016 - 20ª - 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 20ª Reunião Extraordinária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Comunico que realizamos, no dia 11 de novembro, na Assembleia Legislativa do Estado do Mato Grosso, meu Estado, o seminário Avaliação da Política Pública da Aviação Civil Voltada para o Desenvolvimento Regional, decorrente do RDR nº 11, de 2016. O evento foi por mim coordenado e foi parte da nossa avaliação do Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR), a que daremos continuidade no dia de hoje.

Em relação a esse evento, eu quero aqui agradecer a todos, ao Secretário da Comissão e a todos os funcionários da Comissão e do meu gabinete que foram lá dar apoio, e também à Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, na pessoa do Presidente Guilherme Maluf, que deu todo o suporte necessário.

Foi uma das melhores audiências que já conseguimos fazer, não só desta Comissão, foi das melhores audiências de que eu participei, dado exatamente o apoio da Assembleia Legislativa. Inclusive, fizemos de uma forma inédita: com transmissão concomitante, ao vivo, da TV Senado e da TV Assembleia, bem como da Rádio Senado e de outros meios de comunicação da Assembleia Legislativa de Mato Grosso, como a Rádio Assembleia e outros organismos de comunicação social. Lá tivemos um público bastante expressivo, o maior número de prefeitos ali presentes em reunião.

Nas discussões, todos se mostraram preocupados com essa questão da aviação na Região Amazônica. Só no Estado de Mato Grosso, são 900 mil quilômetros quadrados com poucos aeroportos com condições de fazer uma aviação civil adequada. Claro, também se discutiu a mudança da legislação, porque também não pode, não se deve, não é bom e nem correto que, num aeroporto pequeno de uma cidade de pequeno porte, haja a mesma exigência que se fez para a construção do Aeroporto de Cumbica, para o Aeroporto de Brasília e assim por diante. Isso vem inviabilizando, inclusive, custos diferenciados do ICMS, além de tantas outras posições. Precisamos encontrar um caminho para melhor normatizar a aviação no Brasil.

As necessidades, a cada audiência que fazemos, ficam mais claras. Lá surgiu a ideia... Inclusive, gostaria que a minha assessoria, que está me ouvindo, pudesse pensar na possibilidade de fazermos um projeto de lei exigindo, principalmente para a Amazônia Legal - que é ainda uma nova fronteira agrícola, uma região cujas estradas são, em sua maioria, terrosas -, que, ao construir uma estrada - e normalmente essas estradas têm longa quilometragem e já está mobilizada a construtora com todo o equipamento -, o governo, seja ele estadual ou federal, seja obrigado a fazer de tantos em tantos metros - um critério a ser estudado pela assessoria - uma pista de pouso paralela à própria rodovia.

Sabemos que a rodovia tem sido a indutora do crescimento. Quando se constrói uma rodovia, vem uma cidade junto, ou uma pequena vila que está lá acaba se desenvolvendo - isso acontece de forma muito mais intensa do que se fosse uma ferrovia ou uma hidrovia. A necessidade de se ter um aeroporto próximo se justifica até para salvar vidas. Por exemplo, na construção da estrada às vezes acontecem acidentes, mas os aviões não conseguem se aproximar do local. Há que se levar em conta também a promoção do desenvolvimento da região.

A explicação é lógica e clara: a empresa já está lá fazendo 100, 200, 300, 500 quilômetros de asfalto e, para fazer uma pista do lado, custa muito pouco. Além disso, a área já deveria ficar reservada para aquilo, com critérios regionais de acordo com a possibilidade de desenvolvimento. Já havendo essa área desapropriada ao lado, pronta para isso, a construção e a expansão, no futuro, ficariam mais fáceis.

Eu gostaria de deixar essa sugestão para que nós pudéssemos estudá-la - e há outras tantas que vão surgindo nessas audiências públicas.

Comunico também o recebimento de convite para participação no seminário Temas Jurídicos do Turismo, a ser realizado hoje, às 9 horas, no auditório da CNC/DF, no 1º subsolo. O evento é promovido pela Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo e discutirá a prevalência do negociado sobre o legislado no Direito do Trabalho; direitos autorais nos estabelecimentos de hospedagem; conceito de insalubridade no Direito do Trabalho; aspectos específicos aplicáveis ao setor de hospedagem; trabalho intermitente e terceirização.

Parabenizamos a Embratur pelos seus 50 anos, completados no dia 18 de novembro. Comemoramos a data com a realização de sessão solene na Câmara dos Deputados na semana passada.

Recebemos o Ofício nº 125, de 2016, Sudene, Gabinete do Conselho Deliberativo da Sudene, encaminhando a Moção nº 4, de 22 de setembro de 2016, em que se solicita o restabelecimento da vigência do art. 4º da Lei nº 12.343, de 2011, que trata do benefício da isenção do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para a Região Nordeste. A moção encontra-se disponível para consulta na Secretaria da Comissão.

Recebemos, por fim, cópias do Acórdão nº 1.995, de 2016, TCU-Plenário, e do Acórdão nº 2.252, de 2016, TCU-Plenário, encaminhados pela Secretaria de Controle Externo do Tribunal de Contas da União no Estado de Mato Grosso aos secretários das comissões permanentes do Senado Federal. Os documentos foram produzidos a partir de auditoria do Tribunal de Contas da União que abrangeu o perímetro da fronteira dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Rondônia, Acre, Amazonas, Roraima, Pará e Amapá, onde foram realizadas entrevistas com os dirigentes dos órgãos federais e estaduais responsáveis pela promoção do desenvolvimento, segurança e integração da região. Assinalam que há deficiências no arcabouço normativo brasileiro para a região e que há dificuldades de coordenação e atuação dos vários órgãos públicos na fronteira.

Os acórdãos encontram-se disponíveis para consulta na Secretaria da Comissão, e determino que cópias sejam encaminhadas aos gabinetes dos Senadores membros.

Por oportuno, sobre esse assunto, o Plano Nacional de Fronteiras e os programas de políticas públicas a ele relacionadas serão alvo de audiência pública aqui, na CDR, na próxima semana, dia 30 de novembro.

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

Encontram-se presentes para a audiência pública - e já os convido para compor a Mesa - os senhores: Francisco Giusepe Donato Martins, Diretor da Secretaria de Fiscalização da Infraestrutura de Aviação Civil e Comunicações, representando o TCU (Tribunal de Contas da União); Fernando Tavares Camacho, Chefe do Departamento de Desestatização, representando o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social).

Em conformidade com o art. 94, §§2º e 3º, do Regimento Interno do Senado Federal, a Presidência adotará a seguinte metodologia: os convidados terão 15 minutos para fazerem a sua exposição e, em seguida, abriremos a fase da interpelação pelas Sr^{as} Senadoras e pelos Srs. Senadores inscritos; a palavra às Sr^{as} Senadoras e aos Srs. Senadores será concedida na ordem de inscrição; os interelantes dispõem de três minutos, assegurado igual prazo para a resposta do interelado.

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; e também pelo Alô Senado, 0800-612211. Repito: através do Portal e-Cidadania, que pode ser acessado a partir do *site* do Senado Federal, www.senado.leg.br; e também pelo Alô Senado, 0800-612211. E, é claro, as pessoas que estiverem aqui e que queiram fazê-lo podem também se inscrever junto à nossa Secretaria.

Senhoras e senhores, esta é a 3ª Audiência Pública da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo que integra o Plano de Trabalho de Avaliação do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional. Esta audiência pública destina-se a instruir a avaliação da política pública referente ao Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional, em atendimento à Resolução do Senado Federal nº 44, de 2013, e aos Requerimentos desta Comissão nºs 8 e 11, de 2016.

Esta audiência, segundo o Plano de Trabalho, visa trazer a visão do Banco do Brasil, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES), do Tribunal de Contas da União e também do Instituto Brasileiro do Meio

Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) sobre esse programa, que considero fundamental para integração, negócios e, conseqüentemente, desenvolvimento do nosso País.

Nesta altura dos debates, cabe fazer um resumo.

Em nossa primeira audiência, em junho passado, tivemos a participação de representantes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeronáutica (Infraero) e do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias. Naquela ocasião, as autoridades presentes nos apresentaram trabalhos de programas e nos trouxeram considerações iniciais. Foi uma audiência bastante produtiva.

Na segunda audiência, realizada em 5 de outubro, tivemos a presença das empresas Gol, Azul, Latam, Passaredo, além da Associação das Indústrias Aeroespaciais Brasileiras, e tivemos também, com isso, a visão da iniciativa privada. Foram-nos mostrados os entraves que as empresas enfrentam para que os aeródromos, importantes nesse projeto, entrem em operação de forma regular. Muitos entraves, diga-se de passagem, também foram registrados.

Também pudemos realizar um seminário de grande sucesso em Cuiabá, capital do meu Estado, sobre a questão da inserção da Amazônia Legal no programa. Lá estivemos com vários prefeitos e vereadores, deputados federais e estaduais, e com os Senadores do Mato Grosso e de Estados vizinhos.

Sobre o programa, o Diretor do Departamento do Programa Federal de Auxílio de Aeroportos, Eduardo Henn Bernardi, apresentou a situação atual do plano em que se pretende a autorização de um anteprojeto de cinco aeroportos ainda neste ano de 2016, sendo eles: Caldas Novas, Goiás; Gurgueia, Piauí; Maringá, Paraná; Araguaiana, Tocantins; e Ribeirão Preto, São Paulo. Quanto às condições de segurança, tão problemáticas na Amazônia Legal, disse que o Ministério atuará em três frentes principais: fornecimento de veículos para combate a incêndios em aeroportos; de equipamentos para inspeção de segurança; e também instalação de cercas para evitar a invasão da pista por animais.

Por fim, Gilberto Scheffer, proprietário da empresa aérea Rio Madeira Aerotáxi (RIMA), falou em nome das empresas que atuam na região - Apuí, Asta, Piquiatuba e a própria RIMA -, destacando a importância das ligações aéreas sistemáticas no contexto da aviação regional. Principalmente na Amazônia, segundo ele, tais ligações representam um dos principais elos da cadeia produtiva do setor aéreo nacional, funcionando como alimentador das grandes companhias aéreas, conectando as pequenas cidades com as cidades de médio e grande porte. O Sr. Gilberto Scheffer sugeriu tratamento regulatório diferenciado para a Região Amazônica, nos moldes adotados pelos Estados Unidos em relação ao estado do Alasca. Essa regulação deveria incluir a proteção à operação das empresas menores, contra a entrada de empresas maiores, que muitas vezes não se revela economicamente viável.

Sabemos que 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 no intuito de facilitar a mobilidade de seus cidadãos; facilitar o acesso a regiões com potencial turístico. Vemos, pois, que atende demanda de desenvolvimento regional equânime e de incremento do turismo interno brasileiro. É, assim, um programa que visa a recuperação da aviação regional com critérios voltados especificamente aos temas basilares da nossa Comissão.

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, na visão dos órgãos de controle, dos bancos executores dos projetos e também dos órgãos ambientais, para nortear os nossos trabalhos. E gostaria que os nossos convidados pudessem fazer suas explanações e, posteriormente, os debates, levando em conta as seguintes questões. Qual será o papel dos bancos oficiais, BB e BNDES, na nova configuração do Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional? Como os bancos têm se estruturado para atender às demandas do plano? Qual a visão do TCU sobre a nova configuração do programa? As mudanças estão na direção correta em relação às recomendações do acórdão proferido sobre o PDAR? Que passos devem ser seguidos por prefeitos e governadores para a obtenção da licença ambiental de um sítio aeroportuário? Respondidas essas perguntas, tenho certeza de que poderemos entender o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional, assim como avaliá-lo adequadamente, apresentando as sugestões de melhorias para que o cidadão brasileiro possa usufruir de uma aviação moderna e eficiente e, conseqüentemente, com custos justos.

Eu quero dizer que ontem falou comigo o Banco do Brasil, através do seu Gerente de Relações Institucionais, o Dr. Fernando Conde Medeiros, que veio pessoalmente justificar a ausência deles aqui. Eu faço questão de ler o ofício:

Referimo-nos ao Ofício nº 114, de 2016, da CDR, de 24 de outubro de 2016, por meio do qual o banco é convidado a indicar representante para participar do debate e realizar exposição, junto com demais autoridades responsáveis, sobre o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional em 23 de novembro de 2016 [portanto, hoje], às 9h, em atendimento ao Requerimento nº 11, de 2016, CDR, de autoria do Senador Wellington Fagundes.

Em junho de 2013, o banco foi contratado como braço operacional da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, secretaria atualmente vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, para atuação no âmbito do Programa de Investimento em Logística: Aeroportos, lançado em dezembro de 2012. O gestor do referido programa é aquele Ministério, por meio da referida Secretaria de Aviação Civil, atuando o BB apenas na condição de mandatário da União e especificamente na gestão de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), e na realização de procedimentos licitatórios e gestão de contratos, conforme legislação vigente e condições firmadas no contrato em vigor.

Ante o exposto, cabe destacar que a definição de estratégias de atuação e a divulgação de informações sobre o estágio de desenvolvimento dos projetos e dos investimentos estão centralizadas no gestor do programa, que conta com subsídios fornecidos pelo braço operacional contratado, neste caso o Banco do Brasil.

Assim, informamos da impossibilidade da participação do banco no referido evento, e colocamo-nos à disposição para prestar os esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários.

Respeitosamente,

Fernando Conde Medeiros

Gerência de Relações Institucionais do Banco do Brasil.

Aqui um outro ofício, do Ibama:

De ordem, agradecemos o convite para participar da audiência pública que aconteceria no dia 23 de novembro de 2016, às 9h [só quero corrigir que está acontecendo], nesta comissão e, como já conversado por telefone, esclarecemos que o assunto a ser tratado foge à competência desta instituição.

Portanto, solicitamos a exclusão na lista de convidados e nos colocamos à disposição para o que mais for necessário.

Atenciosamente,

Sueli Guimarães.

É da Aspar, Ibama, citando a SACDR - Secretaria de Apoio à CDR.

A Presidência vai encaminhar isso aqui ao Presidente Davi Alcolumbre para que, se entender, a Presidência tome qualquer outra providência.

No caso do Banco do Brasil, a justificativa principal é que, como eles são contratados, eles não têm como dar resposta diretamente, a não ser através do órgão que os contratou, que é, no caso, a Secretaria.

Eu particularmente não vejo dessa forma, porque trata-se de relações de instituições públicas. Isso aqui não é quebra de sigilo. O que queremos saber aqui é o que foi o serviço público, o que está sendo feito, inclusive quanto o programa já gastou com o próprio Banco do Brasil, quanto gastou em projetos, quanto gastou na consultoria. Eu gostaria, principalmente, de saber se o que foi gasto até agora seria suficiente já para ter feito algum aeroporto, porque o programa foi lançado para construir 270 aeroportos, num País em que se fala muito na escassez do recurso, na crise. E eu acredito que, menos do que falar na crise, temos que falar é num planejamento ideal de aplicação dos recursos.

Então, quando se lançam 270 aeroportos ao mesmo tempo... É claro que isso cria uma expectativa muito grande na população que está lá na ponta, sejam os prefeitos, sejam os vereadores, mas principalmente o cidadão. Quero repetir que, do meu ângulo de observação e de visão, um aeroporto, tendo uma pista - quando digo isso, é uma pista iluminada, às vezes, uma pista simples, não precisa ter nem terminal de recepção de passageiros - em que seja possível uma aeronave pousar com sinalização suficiente e arremeter, ou decolar, é o suficiente para salvar vidas, é o suficiente para poder integrar aquela comunidade em caso de necessidade de um sistema mais rápido, como é o caso da aviação civil.

Então, eu recebo aqui as ponderações do Banco do Brasil. Quero aqui registrar que foram muito educados ao tentar justificar, procurando-me pessoalmente, mas fica ainda aqui a indagação se não é papel do Banco do Brasil estar aqui. Eu entendo que é papel do Banco estar aqui para prestar contas do que foi gasto.

É claro que esse questionamento nós faremos à Secretaria. Mas eu acredito que o Banco do Brasil, com a sua experiência de estar tocando as licitações, já poderia contribuir dando sugestões sobre o que podemos fazer. Agora se fala de enxugamento. O Ministério dos Transportes está lá com uma equipe estudando quais aeroportos, estrategicamente, poderíamos lançar, o que acho correto. Em vez de falar em 270, vamos começar com dois, vamos começar com três, vamos começar com cinco, vamos começar com um volume para o qual tenhamos recursos de curto e médio prazo para executar.

Bom, em relação ao Ibama, também não entendo. Ao contrário: acho que o Ibama poderia, aqui, nos ajudar muito a esclarecer as dificuldades, porque muitos estão dizendo que as exigências para se fazer um pequeno aeródromo são

praticamente as mesmas que são feitas para as grandes. Há uma reclamação muito grande por parte dos pilotos e por parte das comunidades de que, para homologar uma pequena pista, usam-se os mesmos critérios e as mesmas dificuldades. E eu penso que, num país ainda em desenvolvimento e, no caso da Amazônia... Quanto ao meu Estado, quero repetir: 900 mil quilômetros quadrados, com uma população de 3,5 milhões de habitantes aproximadamente. Não há essa necessidade, e você até está sendo injusto com aquelas pessoas que foram para a Amazônia integrar a Amazônia, para não entregá-la, pessoas que estão lá e vão viver de forma isolada. Isso não é justo. E também quero dizer até para os índios. Muitas pessoas defendem: "Ah, os índios têm que ficar lá, isolados, não pode chegar uma estrada próxima..." Olha, o que eu sei é que, principalmente na Região Amazônica, em todo lugar no Estado de Mato Grosso, as reservas indígenas todas reclamam. Eles querem estrada, querem energia, querem escola, querem as condições de vida digna humana. E hoje é muito sabido que o vírus não tem uma barreira, para você dizer: "Não, aqui você não entra." As doenças chegam pelo ar. Então, não dá para você dizer que está protegendo os irmãos índios lá dentro de uma comunidade simplesmente porque não há estrada. Eles vão e vêm e necessitam mesmo da interação com o resto da comunidade.

Lá em Rondonópolis, inclusive, tivemos um caso muito grande de mortalidade infantil dos nossos índios bororós, que são os precursores. A cidade começou e eles já estavam ali. Estava havendo um problema de mortalidade infantil, e não foi preciso muito recurso, não: menos de trezentos reais. Conseguimos, furamos um poço artesiano e levamos energia monofásica. Com isso, chegaram a televisão, a geladeira, foi resolvido o problema da mortalidade infantil e melhorou a qualidade de vida da população como um todo. O professor passou a ter mais instrumentos, inclusive, para dar aula para os índios. E lá, hoje, nós já temos, inclusive, índios, irmãos, formados em universidade federal, ou seja, em curso superior. Dito isso, eu quero aqui conceder, de imediato, a palavra ao Francisco Giusepe Donato Martins para fazer a sua exposição. Mais uma vez, convido todos os que quiserem participar a fazê-lo através do Alô Senado. Vou aqui repetir os nossos meios: através do Portal e-Cidadania, que pode ser acessado a partir do *site* do Senado Federal, www.senado.leg.br, e também pelo Alô Senado, através do número 0800-612211.

Com a palavra, então, o Dr. Francisco.

O SR. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS - Inicialmente, bom dia a todos que estão presentes aqui na audiência pública.

Agradeço pelo convite feito ao Tribunal de Contas da União para contribuir com a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo. Agradeço ao Presidente da Comissão, Senador Davi Alcolumbre, e, em especial, ao Senador Wellington Fagundes, que é o Relator da matéria.

Dado o tempo de que disponho, vou já partir para a apresentação, para a gente ganhar mais tempo para trocar algumas informações e contribuições sobre essa temática.

O tema diz respeito ao Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional, e o tribunal tem a atribuição de fiscalizar esse programa.

Ao longo de 2014 e até o momento, 2016, o tribunal teve oportunidade de fazer três fiscalizações no âmbito desse programa.

A primeira fiscalização ocorreu em 2014. Foi uma auditora operacional que teve como objetivo examinar a atuação da então Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e do Banco do Brasil no planejamento e na execução do Programa de Investimentos em Logística, no que diz respeito aos aeroportos regionais. Essa auditoria já foi apreciada no âmbito do Tribunal de Contas da União, no Plenário, nos termos do Acórdão nº 3.484, em dezembro de 2014.

Ainda no ano de 2014, foi feita uma auditoria de conformidade, com o objetivo de auditar os projetos de arquitetura e engenharia destinados ao programa de fortalecimento da aviação regional. O Plenário do TCU deliberou nos termos do Acórdão nº 2.209, em setembro de 2015.

Em 2015 e 2016 foi feito o monitoramento do Acórdão nº 3.484, de 2014, com o objetivo de verificar as medidas adotadas no âmbito da já extinta Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, com vista ao cumprimento do item 9.1 daquele acórdão. Já houve também deliberação, no âmbito do Plenário do TCU, nos termos do Acórdão nº 2.647, em outubro - ele é recente, foi agora em 19 de outubro de 2016.

Todas essas fiscalizações tiveram como Relatora a Ministra Ana Arraes.

Então, na primeira fiscalização, que teve como deliberação aquele Acórdão nº 3.484, de dezembro de 2014, o Programa de Aviação Regional tinha uma magnitude de 270 aeroportos e uma estimativa de recursos em torno de R\$7,3 bilhões, distribuídos nas cinco regiões geográficas. O mapa mostra como estavam distribuídos esses 270 aeroportos e a estimativa de recursos para aquele conjunto de aeroportos em cada uma das regiões.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Eu já poderia fazer uma pergunta? Já havia um cronograma orçamentário para o desembolso desses R\$7,3 bilhões? Como era o planejamento sob esse aspecto?

O SR. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS - Nós não tínhamos esse cronograma ainda. Havia a dependência da Lei Orçamentária Anual. Quando fomos fazer o monitoramento desse acórdão, levamos em conta essa associação à Lei Orçamentária. Mais à frente vou mostrar como abordamos a questão e qual foi a determinação que o Tribunal de Contas da União emitiu relativamente a esse cronograma.

Esse mapa mostra os critérios de seleção que foram utilizados. São 270 aeroportos. Quais foram os critérios adotados na época para identificar esses 270 aeroportos? No âmbito da Secretaria de Aviação Civil, eles utilizaram os critérios de integração nacional, cobertura geográfica, critérios socioeconômicos e critérios turísticos. Então o mapa dá um panorama desses critérios em função de como aquele conjunto de aeroportos se distribui na área territorial do Brasil.

Feita a auditoria, quais foram as determinações que constaram do Acórdão nº 3.484, lá em dezembro de 2014? Foram ao todo sete determinações. Das sete, eu destaquei - está ali em vermelho - o que nós entendemos, já no monitoramento, que ainda precisava de algum ajuste.

No que diz respeito à fundamentação para a seleção das 270 localidades, no monitoramento nós vamos ver que ela já foi atendida. A questão da revisão qualitativa, que está ali em vermelho, continua pendente. Está na determinação do acórdão que foi emitido em 19 de outubro de 2016.

Os critérios para a priorização de investimentos estão associados à pergunta que o Senador Wellington Fagundes fez. Ainda há uma pendência. Então esses critérios voltaram a constar do acórdão que foi emitido agora, em outubro de 2016.

As atividades do comitê de monitoramento, em associação com o Banco do Brasil, já foram implementadas - nós as consideramos atendidas. O manual operacional já foi emitido no âmbito da Secretaria de Aviação Civil. O cronograma - respondo a essa pergunta que o Senador Wellington Fagundes fez - continua pendente, então ele passou a constar de uma nova determinação. E as medidas que devem ser adotadas para mitigar riscos associados a uma inexistência de plano diretor aeroportuário, de planos básicos de zona de proteção de aeródromos, bem como a operacionalização das desapropriações necessárias junto aos sítios aeroportuários - isso está associado a licenças ambientais.

Na sequência, ainda em 2014, nós fizemos uma fiscalização de conformidade no âmbito dos anteprojetos em que o Banco do Brasil constava como operador desse programa. A auditoria teve como escopo o que a gente caracterizou, dentro desse programa, como modelo M0 de terminais de passageiros, que tinham como tamanho 682 metros quadrados.

Existem quatro categorias de terminais de passageiros. A auditoria se ateve somente ao primeiro modelo, o modelo M0, que consta ali, com 682 metros quadrados, de forma a melhorar a estimativa de custos, que é uma coisa importante. Na verdade, o que está por trás é você ter uma alocação eficiente dos recursos. E, aí, a auditoria, por ser de conformidade, buscou otimizar a precificação do custo daquele modelo M0, que à época abrangia 83 aeroportos.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Só uma pergunta.

O SR. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Essa auditoria, nessa linha que V. S^a está colocando, foi uma auditoria provocada pelo próprio órgão? Como foi a provocação da auditoria? É a rotina do próprio tribunal?

O SR. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS - Foi uma fiscalização dentro das atribuições do tribunal, dentro dum planejamento de fiscalizações de obras públicas, que vem dentro daquele...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Então é uma iniciativa do próprio Tribunal de Contas, não é?

O SR. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS - É uma iniciativa do tribunal.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - O.k.

O SR. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS - Como já havia sido feita uma auditoria operacional, concomitantemente a gente também fez uma auditoria de conformidade, para trabalhar com a parte de precificação, especialmente desses terminais de passageiros com área construída de 682 metros quadrados.

Bom, o Banco do Brasil, como operador do programa... À época, ainda estava na fase de anteprojetos - e eu acredito que ainda continue nessa fase de contratação, de busca de contratação desses anteprojetos... Ele utiliza uma tecnologia chamada BIM - sigla em inglês que, em português, significa uma modelagem de informações da construção -, a partir de

um anteprojeto fornecido pelo próprio Banco do Brasil. Daí a auditoria ter sido focada em cima desses TPs, que é a sigla para Terminais de Passageiros, no modelo M0. Como os anteprojetos já estavam um pouco mais avançados, o tribunal tinha condições de auditar.

Bom, o resultado dessa auditoria. Em síntese, foi a determinação ao Banco do Brasil, como operador do programa, de, previamente, com a utilização dos projetos padrão do tipo M0 nas licitações do programa, efetuar as correções das planilhas orçamentárias - houve uma redução relevante do custo operacional, do custo de construção desses TPs - e corrigir a modelagem, em função das informações que são *output* para os *softwares* que permitem rodar essa modelagem. Além disso, corrigir, nas outras modelagens - estou falando dos projetos M1, M2 e M3, que já têm uma área construída maior -, as incorreções indicadas pelo TCU, que constam do relatório, que eventualmente sejam reproduzidos naqueles modelos.

Bom, seguindo, a gente entra no monitoramento do Acórdão 3.484, em que constavam sete determinações. Como eu já tinha adiantado, quatro delas já foram consideradas implementadas, ficando pendente a questão da revisão qualitativa dos estudos - principalmente essa, porque ela tem um impacto no que diz respeito ao custo operacional dos aeroportos.

Em função disso, o Tribunal de Contas da União emitiu as seguintes determinações, já, ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil no que se refere ao Plano de Aviação Regional: proceder à revisão qualitativa da projeção de demanda dos aeródromos das futuras localidades a serem priorizadas no Plano de Aviação Regional considerando, entre outros aspectos, características socioeconômicas agregadas da região aeroviária que abrange os respectivos aeródromos, em especial os que tenham características de polos regionais, variáveis de impedâncias que podem impactar o fluxo de transporte aéreo de pessoas e bens e a rede de transporte aéreo, de modo a observar os objetivos do item 2.5 e as ações do item 3.5, ambos do Decreto 6.780, de 2009, que tratam do desenvolvimento da aviação civil. Foi estabelecido um prazo de 90 dias. E lembro que o acórdão é de 19 de outubro de 2016. Então, o Ministério dos Transportes...

(Soa a campanha.)

O SR. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS - ... ainda está dentro do prazo para atender essas determinações.

A segunda determinação diz respeito aos critérios de priorização de investimentos, devendo ser considerados em todos os aspectos o custo das intervenções de engenharia - lembro que nós já fizemos aquela auditoria de conformidade -; a sustentabilidade operacional - tem que haver sustentabilidade no longo prazo -; a integração da aviação civil com os destinos turísticos e o comércio; a cobertura da população dos Municípios da Amazônia Legal - existe uma legislação que trata da Amazônia Legal, isso precisa ser levado em conta na hora de priorizar os investimentos -; as impedâncias com potencial impactante sobre o fluxo de transporte aéreo de pessoas e bens e a rede de transporte aéreo - também associados às diretrizes, objetivos e ações que dizem respeito ao Decreto 6.780/2009, também com prazo de 90 para atendimento.

Também se determinou que o Ministério dos Transportes deve apresentar - como o Senador Wellington Fagundes tinha me questionado - ao Tribunal de Contas da União o cronograma de implementação do plano em até 60 dias após a aprovação da Lei Orçamentária Anual de 2017. Então, como havia uma associação a esse fluxo orçamentário no âmbito da unidade técnica, nós associamos a representação, o cronograma, a essa aprovação da lei, e fixamos um prazo de 60 dias.

Tendo em vista que o acórdão é do dia 19 de outubro, o prazo ainda está correndo. O Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil ainda tem outubro e novembro; o prazo vai expirar ao final do mês de dezembro, talvez no início do mês de janeiro, em função da cientificação do recebimento dessa determinação pelo Ministério dos Transportes. Então, todos esses prazos que foram estabelecidos, nessas três determinações, são prazos que ainda estão transcorrendo.

O que virá *a posteriori*? O tribunal voltará de novo a fiscalizar, já em função dessas novas determinações, para ver quais foram as implementações no âmbito do órgão setorial - no caso, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Aqui eu encerro a apresentação.

Agradeço de novo pela oportunidade de contribuir com a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, em nome do Presidente da Comissão, Senador Davi Alcolumbre, e do Senador Wellington Fagundes, que é o Relator dessa temática.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Vamos imediatamente passar a palavra ao Chefe do Departamento de Desestatização do BNDES, Dr. Fernando Tavares Camacho.

Agradecemos, especialmente, ao Francisco.

O SR. FERNANDO TAVARES CAMACHO - Bom, em primeiro lugar eu queria agradecer aqui pelo convite feito ao banco para participar desta audiência, para tratar da temática da aviação regional, que é tão importante. Quero agradecer ao Senador Wellington Fagundes.

Eu trabalho na área de desestatização do BNDES, que é uma área responsável por assessorar governos, na esfera federal, estadual e municipal, na preparação e estruturação de projetos de infraestrutura que serão modelados via PPP ou concessão comum.

Minha apresentação tem quatro partes: primeiramente vou falar brevemente do histórico de atuação do BNDES no setor aeroportuário, no planejamento e estruturação de projetos; depois vou falar um pouco sobre a lógica do setor aeroportuário brasileiro; vou descrever três modelos para a execução de investimentos em aeroportos regionais; e, por fim, vou falar um pouco do processo de análise do financiamento para esse tipo de ativo.

O BNDES tem tido uma atuação relevante apoiando o Governo Federal no setor aeroportuário. Nós começamos, em 2009, financiando o estudo da McKinsey, que fez uma análise bem profunda sobre aspectos institucionais, regulatórios, gargalos em infraestrutura. Esse foi um dos insumos que foi utilizado pelo Governo para o desenho do novo setor aeroportuário brasileiro e também para o programa de concessões.

Em 2011, nós recebemos um mandado para estruturar a primeira concessão aeroportuária, o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, em Natal. Nós apoiamos e nós contratamos os consultores que fizeram o processo. Nós coordenamos isso juntamente com a Anac. Posteriormente, em 2012 e 2013, nós participamos do grupo de trabalho que estruturou os aeroportos da segunda e da terceira rodadas de concessões aeroportuárias: Guarulhos, Viracopos, Brasília, Galeão e Confins.

O modelo do setor aeroportuário brasileiro foi desenhado para ser autossustentável, não depender de subsídios externos. Então, basicamente, o Fundo Nacional de Aviação Civil foi criado e, hoje, ele recebe recursos financeiros, outorgas vindas das concessões dos aeroportos de grande porte. Esses recursos, então, teriam a finalidade de subsidiar e de sustentar o restante da rede de aeroportos regionais, que são fundamentais para o funcionamento da malha aeroportuária. Esses aeroportos têm um papel fundamental, alimentam os aeroportos de grande porte.

No nosso entendimento, existem três modelos possíveis para viabilizar investimentos em aeroportos regionais. O primeiro modelo, que é o que tem sido implementado atualmente, é basicamente a utilização de contratação tradicional de obra pública, para investimentos em aeroportos, seja em pistas, pátios ou terminais, utilizando recursos do FNAC. Um segundo modelo poderia ser a utilização de parcerias público-privadas, também utilizando recursos do FNAC. Um terceiro modelo - e aí prescindiria de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil - seria a concessão, em lotes, de aeroportos de grande porte em conjunto com aeroportos regionais.

No primeiro modelo, os recursos do FNAC são utilizados justamente para investimento, tanto no lado ar quanto no lado terra do aeroporto. Os pontos de atenção com relação a esse modelo são, primeiro, que ele apresenta limitações quanto à efetiva capacidade de utilização dos recursos do FNAC e, segundo, que esse modelo equaciona a questão de investimento na estrutura aeroportuária, mas ele não contempla também a operação dos aeroportos.

No segundo modelo, o modelo de parcerias público-privadas, os recursos do FNAC poderiam ser utilizados, por exemplo, para pagamento de aportes a PPPs ou até mesmo a pagamentos de contraprestações. Então, nesse modelo, o privado seria responsável pelo investimento e pela operação do aeroporto - essas duas etapas estariam contempladas dentro do mesmo modelo jurídico. Um ponto de atenção é que, nesse modelo, também seria necessária a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, dado que estruturar PPPs não é uma tarefa fácil. Existe um custo de transação elevado para você estruturar vários contratos de PPPs de forma simultânea.

Agora, um terceiro modelo que também parece interessante é o modelo que prescinde da utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil. Basicamente, nós poderíamos ter uma concessão em lotes, utilizando um aeroporto âncora, um aeroporto de grande porte, em conjunto com aeroportos menores, aeroportos regionais. Por exemplo, poderia ser feita a licitação de um aeroporto como o de Cuiabá, e outros aeroportos regionais serviriam como alimentadores desse aeroporto. Essa poderia ser uma forma de você viabilizar investimentos em aeroportos regionais sem a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil.

Existem outros dois pontos que também podem ser importantes para incentivar e viabilizar investimentos em aeroportos regionais. O primeiro é você fazer, por exemplo, uma concessão em apenas uma parte do sítio aeroportuário. Por exemplo, no lado terra: o concessionário poderia ser responsável por obras no terminal, pela operação no terminal - enquanto isso, o lado ar ficaria a cargo do Poder Público. É preciso também trabalhar em alterações regulatórias que poderiam minimizar o custo de operação desses aeroportos - por exemplo, padrões de qualidade específicos para aeroportos de menor porte, redução de custos como combate a incêndio, que poderiam ajudar na viabilização de investimentos com participação privada.

Com relação ao processo de análise de financiamento do BNDES, já foram divulgadas, recentemente, condições de financiamento para aeroportos que foram incluídos no PPI - os quatro aeroportos: Fortaleza, Salvador, Porto Alegre e Florianópolis. Essas condições podem ser utilizadas como referência para aeroportos regionais.

Basicamente, nós temos três etapas para a concessão do financiamento pelo banco. Há uma etapa de enquadramento, em que é feita uma análise cadastral e *rating* dos acionistas. Na segunda etapa, a análise de aprovação, é feita toda a parte de *due dilligences* para Capex, receita; definição da alavancagem do projeto; o *rating* do projeto; negociação de garantias e de minutas contratuais; e a questão do licenciamento ambiental. E há a etapa final de contratação e desembolso, nas qual é feita a constituição de garantias, o cumprimento das condições prévias e a comprovação físico-financeira.

As condições que foram anunciadas para esses quatro aeroportos: participação máxima do BNDES em TJLP de 40%; exigência de um *equity* mínimo, por parte dos acionistas, de 20%, que pode ser feito via apoio direto ou indireto; Sistema de Amortização Constante (SAC) com prazo máximo de 15 anos; e, se houver debêntures, no caso de aeroportos de grande porte, o BNDES pode subscrever até 50% do total emitido. Maiores detalhes dessas condições podem ser acessados facilmente pelo *site* do BNDES.

É basicamente isso que eu queria falar hoje.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Queremos saber se alguém da plateia gostaria de fazer alguma pergunta.

A Consultoria?

Bem, algo que foi muito questionado, principalmente no Mato Grosso, foi a possibilidade da concessão dos aeroportos de Cuiabá. Depois surgiu a ideia de fazer um pacote com a concessão dos aeroportos de Cuiabá, Rondonópolis, Barra do Garças e Sinop - talvez ainda incluindo Alta Floresta. Eu gostaria de saber, também do ponto de vista do Tribunal de Contas da União, se isso foi levado em consideração em estudo, qual a viabilidade de se fazer um pacote, se seria melhor, quais os benefícios e malefícios não só para a licitação ter resultado, mas para o funcionamento em si dos próprios aeroportos e consequente atendimento à população.

É sabido que o Governo tem lançado algumas licitações que a gente diz que dá... Temos hoje um problema sério com as concessões brasileiras que foram feitas, principalmente dos aeroportos de grande porte: praticamente todas estão com problema em relação ao desembolso. Além dos aeroportos, há o caso das estradas também. Todas as concessionárias de estradas hoje com quem temos conversado estão com problemas.

No caso do Mato Grosso, temos um problema mais preocupante. Foi feita uma concessão do trecho da divisa do Mato Grosso do Sul até a cidade de Sinop, uma concessão em que a obra é híbrida, parte do trecho é feita pelo Governo Federal, parte do trecho é feita diretamente pela concessionária. E o BNDES tem se manifestado no sentido de que o empréstimo está suspenso - lá foi feito um empréstimo-ponte. O pedágio já está implantado, já se está cobrando pedágio. A estrada melhorou? Melhorou muito, mas há expectativa em torno das obras em trechos como Cuiabá-Rosário, que também ficou sob a responsabilidade da concessionária: não há obra nenhuma, e é um dos trechos mais complexos da estrada.

No trecho entre Rondonópolis e Cuiabá, que é também o trecho de mais acidentes frontais do Brasil, o DNIT está trabalhando sem atrasos de pagamento. As empresas tiveram problema no primeiro trecho, já foi substituída a construtora também no terceiro trecho, e há uma expectativa de que continue agora em ritmo pelo menos razoável.

No Mato Grosso e na Região Amazônica, é importante dizer, quando você paralisa uma obra por um mês ou dois meses na estiagem, isso pode representar um ano porque até retomar... As chuvas são intensas por praticamente seis meses, e depois são seis meses sem chuvas. É claro que estamos tratando especificamente de aeroportos. Para o BNDES e o Tribunal de Contas... Estamos falando de concessões. Vocês podem fazer alguma consideração também porque vejo isso como muito importante.

No caso da concessão da rodovia BR-163, em Mato Grosso, foi feito só empréstimo-ponte e está sendo cobrado o pedágio. Aquela estrada tem um volume de caminhões tão grande que dizemos ser um trem de pneus. O volume de caminhões, bitrens e treminhões naquela estrada é muito grande, chega a ser um absurdo. Se tivermos uma fiscalização lá hoje... Daqui a três meses a realidade da estrada é completamente diferente. Ela simplesmente se debulha, se desmancha igual a Sonrisal, dado o grande tráfego. É uma estrada que comemorou agora 40 anos. Há 40 anos, a tecnologia eram os caminhões toco; depois, vieram os trucados, mas de 15 toneladas, 17 toneladas. Hoje, já pegamos na Serra de São Vicente um caminhão com 60 toneladas de carga. Como lá é muito quente, eles aumentam a calibragem do pneu, o que funciona como uma navalha no asfalto.

Então, eu gostaria de saber dos dois palestrantes qual é a posição, porque, segundo informações que tivemos no próprio BNDES, onde tive audiência, o banco não liberará recurso nenhum enquanto não resolver. E já estão vencendo os recursos do empréstimo-ponte. Aí, o que acontece? O dinheiro que está entrando para a manutenção da estrada tem de ser drenado para o pagamento do juro. Daqui a pouco, nem a manutenção poderá ser feita. Como o povo vai pagar?

Já aconteceu lá uma ação do Ministério Público suspendendo; depois, acho que, por bom senso, à época, a Justiça resolveu que não deveria fazer a suspensão, até porque existe uma aprovação por parte da população, pois o volume de mortes naquela estrada é muito grande. A população prefere pagar o pedágio, desde que seja justo, para ter a manutenção, a assistência ao usuário, que também é muito importante.

Quando se fala em concessão, não é só melhorar a estrada, não é só dar trafegabilidade, mas principalmente proporcionar assistência aos usuários, tanto que a mulher entra em trabalho de parto e prefere ir para a rodovia para que a concessionária dê assistência ideal a ela.

Eu gostaria que fossem feitas essas considerações, claro, voltadas aos aeroportos. E, no caso lá, também, pela opinião da imprensa, pela opinião de pesquisas que já fizemos, a população é favorável, sim, à concessão. Agora, quanto à forma da concessão é que não temos ainda uma posição.

O aeroporto de Várzea Grande - que é o segundo maior aeroporto do Brasil em área, são 720ha no centro da cidade de Várzea Grande, bem próximo ao centro de Cuiabá - vem se arrastando em obras há mais de 15 anos, e falta muito pouco. Há poucos dias, tivemos uma reunião com a Infraero, com toda diretoria da Infraero, esteve presente também o representante do Governo do Estado e a própria empresa. E felizmente conseguiu-se chegar a um bom termo. Parece que faltam 15%, mas já estão comprados os equipamentos de ar-condicionado, do forro - como é muito quente, também temos esse problema, e isso tem levado o nosso aeroporto a ter a pior nota do Brasil, sendo que falta muito pouco para sua conclusão.

E nós trabalhamos muito isso no passado, para fazer um convênio com o Governo do Estado. Foi feito um convênio em função da Copa do Mundo, e infelizmente a obra está se arrastando há muito tempo. Isso sem falar do VLT, que seria importante para integrar o aeroporto com todo resto da cidade de Cuiabá e Várzea Grande, porque também é outra obra parada.

Inclusive, hoje nós vamos ter uma reunião aqui da Comissão Especial das Obras Inacabadas no Brasil, e com certeza o BNDES financiou muitas delas. Também o Tribunal de Contas tem o compromisso de estar conosco, fiscalizando, mas esse é outro tema.

Pode ser o BNDES primeiro?

O SR. FERNANDO TAVARES CAMACHO - Posso falar primeiro.

Obrigado, Senador, pelas considerações.

O Senador levantou um ponto muito interessante de modelagem de concessão aeroportuária, em que poderíamos ter um aeroporto âncora, de maior porte, em combinação com aeroportos menores. E o senhor mencionou o aeroporto de Rondonópolis, Sinop, aeroportos alimentadores do aeroporto de Cuiabá. Essa é uma modelagem possível. Eu acho que é plenamente possível viabilizarmos modelo de concessão em lote e começar a pensar não apenas em aeroportos de forma isolada, mas começar a pensar em uma malha aeroportuária que seja autossustentável. Esse é um modelo bem interessante. Acho que poderia, sim, ser viável, em modelos de concessão comuns, ter aeroportos âncoras com aeroportos menores.

Com relação ao projeto de rodovias de Mato Grosso, a diretoria do BNDES tem as mesmas preocupações que o senhor levantou e está empenhada em resolver essa questão, como outras, no programa de concessões que já foi licitado. E há um grupo de trabalho interno do BNDES trabalhando firmemente nessa questão.

(Falha na gravação.)

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Com relação ao BNDES, em relação a esse financiamento, eu gostaria que o senhor pudesse repetir.

O SR. FERNANDO TAVARES CAMACHO - Eu não tenho dados específicos sobre o projeto, porque o setor de rodovias não está na minha alçada no banco, mas existe um grupo de trabalho interno no banco trabalhando nessas questões das concessões que já foram licitadas. As suas preocupações são totalmente pertinentes, são as mesmas do banco, e estamos trabalhando firmemente para resolvê-las.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - No caso específico de Mato Grosso, existe um financiamento pelo BNDES, no programa que foi chamado de Prodetur, para o Governo do Estado de Mato Grosso, contraído ainda no governo anterior, para a melhoria da infraestrutura turística do Estado. Dentre as obras, há centros de

convenções, e muitas delas são também melhoria de aeroportos - no caso, o financiamento do aeroporto de Rondonópolis, Tangará da Serra, Matupá, enfim, alguns aeroportos que têm o investimento.

No caso de Rondonópolis, a obra está sendo tocada já com recurso do financiamento do BNDES, de responsabilidade do Governo do Estado.

V. S^a tem informações agora?

O SR. FERNANDO TAVARES CAMACHO - Sobre essas obras públicas que estão acontecendo nos aeroportos, não; mas isso até ajuda no argumento de você fazer uma concessão posterior, dado que já vai haver vários investimentos sendo realizados na modelagem de obra pública. Então, para viabilizar isso via concessão comum vai ser mais fácil.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Então, esta Presidência gostaria de requerer aqui ao BNDES as informações sobre o programa de financiamento dessa área de turismo ao Governo do Estado de Mato Grosso, para saber quais aeroportos já receberam recursos ou estão recebendo recursos, e como está, em que nível está a construção.

Houve lá, inclusive, um questionamento por parte do TCU, porque, na verdade, a obra foi licitada com uma fonte de recurso. E esse programa, por meio do Banco do Brasil, é outra fonte de recurso. Então, nós gostaríamos de fazer o questionamento exatamente para uma coisa não atrapalhar a outra. Se há essas fontes, essas fontes poderão casar perfeitamente? Porque, no caso, o aeroporto de Rondonópolis é o segundo do Estado, Sinop parece que também está nessas condições, Alta Floresta...

Eu gostaria de informações tanto por parte do TCU como por parte do BNDES sobre a linha de crédito com que o BNDES está financiando o Governo nessa linha de fomento ao turismo, mas, claro, mais especificamente sobre a questão dos aeroportos.

O TCU também, podendo levantar, eu gostaria, porque eu sei que tivemos lá algumas obras que foram suspensas... E até que ponto depois nós poderemos, vamos dizer, encaixar uma coisa com a outra e não atrapalhar. E se temos que fazer alguma coisa preventivamente, para não dizermos que agora está é sobrando recurso e um impedindo o outro, porque já há uma obra em andamento em alguns aeroportos lá.

Mais alguma consideração?

Pois não.

O SR. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS - Dentre os questionamentos que o Senador Wellington Fagundes apresentou, trato primeiramente da questão da modelagem. Você ter um aeroporto - especificamente o de Cuiabá, que é tido como um aeroporto sistêmico - dentro desse programa de aviação regional... Ele inclui também os aeroportos das capitais. Eles estão ali dentro como aeroportos sistêmicos. O de Cuiabá é tido como um aeroporto sistêmico.

Os aeroportos que o Senador mencionou, especificamente Sinop, Barra do Garças e Rondonópolis, são aeroportos regionais. Eles têm essa característica dentro desse programa. São aeroportos de importância para a região.

Hoje nós temos seis concessões já com contrato assinado, quatro em andamento. Elas trazem um estudo de viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental. Isso é encaminhado ao TCU com uma modelagem financeira, em regra uma modelagem que passa pelo BNDES - o BNDES tem auxiliado nessa modelagem financeira como gestor, já por conta dessa lei de desestatização, a Lei 9.491, de 97, onde está estabelecido o BNDES como gestor.

Esses estudos de viabilidade apresentam uma concessão onerosa onde se tem como resposta do estudo um valor de outorga, um valor mínimo da concessão, que é o valor que vai ser fixado no edital de licitação - foi assim para os seis aeroportos já concedidos, vai ser assim para os quatro aeroportos que estão em andamento.

De forma que a modelagem financeira... Teria que fazer a modelagem, onde você teria esse aeroporto sistêmico que é Cuiabá. Ele ainda está em gestação, não foi apresentado nenhum estudo de viabilidade ao TCU referente ao aeroporto de Cuiabá, ainda não foi decidido qual o modelo que vai ser adotado, se vai ser um modelo pontual de concessão somente do aeroporto de Cuiabá ou um modelo que abranja outros aeroportos tendo Cuiabá como centro.

Não vejo problema em relação a esse tipo de modelagem. O que se busca na modelagem financeira é viabilizar a concessão daquela infraestrutura aeroportuária, não necessariamente de um único aeroporto - eu posso ter o aeroporto, os acessos ao aeroporto, eu posso ter outros aeroportos dentro da modelagem, desde que seja viável. Então, a modelagem é que vai dizer - ali são variáveis de receitas, de despesas, investimentos que têm ali dentro que você pode utilizar. Em vez de se receber o valor de outorga - assim foi feito até então - como um fluxo, garantir um fluxo financeiro para o Fundo Nacional de Aviação Civil, o FNAC... Por isso aquele valor que foi apresentado, de R\$7,3 bilhões, ele vem do fundo - à época era o que se tinha.

Só que, com o tempo, isso mudou. Você tem ali o adicional de taxa, o ATA Aéreo. A legislação nova mudou essa destinação, o ATA Aéreo passou a ser uma receita da concessão para os aeroportos a serem concedidos. Enfim, houve uma mudança no tempo que possibilita, então... Daria o maior corpo, daria uma receita garantida para viabilizar essa modelagem.

Eu não vejo - é uma opinião pessoal - problema em ter outros aeroportos, de menor porte, atrelados a um aeroporto sistêmico, no caso específico de Mato Grosso, Cuiabá. Quais os aeroportos? Sinope, Barra do Garças, Rondonópolis, Alta Floresta... Essa modelagem ainda não foi apresentada. É viável? Só fazendo a análise. Os acessos podem também ser incluídos.

É importante falar sobre isso porque os modelos que estão agora em andamento - estou falando de Fortaleza, Salvador, Florianópolis, Porto Alegre - já incluíram nos estudos, já foram incluídas nessa modelagem, outras despesas, e foram colocadas sob a responsabilidade do futuro concessionário - desocupações, PDV de empregados da Infraero.

De onde saiu esse recurso? Do valor de outorga. Então, você reduz o valor de outorga, o valor mínimo, para poder abarcar outras despesas. Fica difícil garantir o fluxo em termo de Orçamento Geral da União. Então, já que há essa concessão, há essa possibilidade, uma possibilidade legal, você consegue atribuir, dentro da viabilidade da concessão, outras despesas que têm a garantia do fluxo financeiro.

Então, voltando, em síntese, à modelagem de um aeroporto como o de Cuiabá sendo o centro da concessão, absorvendo outros aeroportos de menor porte: não haveria problema nenhum, desde que haja a garantia, dentro da modelagem financeira, de viabilizar no longo prazo, já que nós estamos falando de contratos de longo prazo - contratos de 25 anos, 30 anos. É possível? É possível. A modelagem é que vai dar essa calibragem.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Bom, então, fica aí, mais uma vez, a cobrança por parte da Comissão desse posicionamento, tanto do BNDES como do Tribunal de Contas.

Nada mais havendo a tratar...

Alguma pergunta?

Lá há alguém querendo fazer uma pergunta.

O SR. RODRIGO NOVAES - Bom dia. Meu nome é...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Por favor, fale o nome.

O SR. RODRIGO NOVAES - Meu nome é Rodrigo Novaes, eu sou Consultor Legislativo da área de transportes aqui do Senado Federal.

Eu queria fazer uma pergunta, mais especificamente para o representante do TCU, que é a seguinte. Houve uma grande mudança no Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional, que agora está muito mais focado nos aeroportos que darão retorno mais imediato, pelo que eu tenho visto. Como o TCU enxerga essa mudança e como o TCU enxerga a possível convivência de aeroportos que fazem sentido econômico, do ponto de vista do turismo ou do desenvolvimento regional, com outros aeroportos que a gente sabe que não terão no médio ou longo prazo esse tipo de viabilidade, mas que têm uma importância estratégica, seja para a integração nacional, seja para a defesa nacional, como o Senador lembrou, de ocupação da Amazônia, ou até mesmo para podermos tirar uma pessoa, por exemplo, com uma doença grave de Alta Floresta e fazer com que ela seja atendida no Hospital de Base de Brasília? Isso é o que costuma acontecer. A gente sabe, as pessoas vêm de toda a Região Amazônica, de toda a Região Norte, para serem atendidas aqui em Brasília, num hospital aqui da Capital. E isso tem que acontecer num tempo razoável. Muitas vezes esse tipo de consideração passa... Esse tipo de valor não tem como você incluir numa consideração puramente financeira, de retorno de investimentos, sejam públicos ou privados. Como o TCU lida com esses outros valores que devem, a meu ver, estar contemplados num programa dessa natureza?

Obrigado.

O SR. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS - Obrigado.

Sr. Rodrigo, o Tribunal de Contas da União atua em função de decisões, de atos que são emitidos pelos órgãos setoriais, o tribunal não faz a política. A forma como ela vai ser implementada... Ele tem atuado *a posteriori*, seja auditando, fiscalizando os ministérios, seja fiscalizando as agências reguladoras. A gente não opina sobre como se deve fazer, como se deve implementar a política pública. O Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional é uma política pública. Então a gente atuou até então, como eu mostrei, em cima do que estava posto: das legislações vigentes e dos atos que foram emitidos pelos órgãos setoriais, pelas agências reguladoras.

Tento responder a sua pergunta - como o TCU vê? Hoje nós temos um programa posto, foi feita uma auditoria operacional, uma auditoria de conformidade e o monitoramento. Uma das determinações que constam do Acórdão 2.657, de 2016, que é de 19 de outubro deste ano, é exatamente a adoção, agora pelo Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil, dos critérios de priorização de investimentos. O TCU não tem como dizer quais serão os critérios, mas a gente lá, a unidade técnica, sugeriu, e o Plenário do TCU acatou, que o Ministério adote. Ele vai adotar esses critérios, e nós vamos ter que fiscalizar *a posteriori*. Foram colocados os prazos.

Quais serão esses critérios? O investimento tem uma lógica financeira. Existe um custo, nós temos que atender à população, isso é fato. Como o Ministério vai implementar esses investimentos, eu acho que a gente só vai conseguir... Eu penso que, dado o prazo que foi colocado, o Ministério tem esse prazo correndo para apresentar ao Tribunal de Contas da União como ele vai fazer isso.

Seria preciso fazer agora uma fiscalização em cima desses critérios, em cima desse cronograma, para verificar se ele vai atender. Então, a pergunta que o senhor fez, Rodrigo, depende de se ter uma fiscalização relativa às determinações que estão colocadas pelo Plenário do TCU no Acórdão 2.657, de 2016.

Nós precisamos saber quais são esses critérios. Depende de um fluxo financeiro, que sairia da AGU ou do próprio FNAC, mas eu preciso ter esses critérios estabelecidos, preciso saber quais serão esses critérios que vão direcionar... Porque nós estamos falando de alocar eficientemente o recurso financeiro. O tribunal se preocupou com isso na hora em que ele estabeleceu essas determinações. O que eu poderia lhe dizer era isso. Por trás dessas determinações há isso: como é que o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil vai implementar essa priorização de investimentos? É isso que está por trás dessas determinações.

Espero ter atendido a contento o seu questionamento.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Mais alguma pergunta? (*Pausa.*)

Não havendo mais nada a tratar, vamos encerrar a reunião agradecendo a presença aqui do Dr. Francisco Giusepe e também do Fernando Tavares, em nome do BNDES e do TCU, e também dos consultores e de todos aqueles que se fizeram presentes.

Muito obrigado.

Está encerrada a reunião.

(*Iniciada às 9 horas e 49 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 12 minutos.*)