



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

REUNIÃO

14/12/2016 - 22ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Bom dia a todos.

Havendo número regimental, declaro aberta a 22ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Expediente.

Conforme pauta previamente distribuída, a presente reunião é dividida em duas partes. A primeira, como reunião de trabalho para leitura, discussão e votação do relatório que objetiva instruir a avaliação da política pública no âmbito da CDR, definida pelo RDR 08, de 2016, em atendimento ao art. 96-B do Regimento Interno. A segunda é destinada à deliberação de proposições.

Primeira parte. Daremos início à reunião administrativa para avaliação da política pública da aviação voltada para o desenvolvimento regional.

Passo a palavra ao Senador Wellington Fagundes, para realizar a leitura do seu relatório, por gentileza.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Desejo um bom dia a todos.

Sr. Presidente, como o relatório é bastante extenso, nós vamos fazer aqui uma síntese desse relatório sobre a avaliação de políticas públicas inerentes ao Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional relacionadas à participação do Poder Executivo federal na formulação e implementação de planos, programas e políticas públicas.

Recomendações.

O Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional é um passo necessário para o estabelecimento de uma malha aérea que atenda de forma satisfatória o interior do País e principalmente a Região Amazônica.

Aeroportos são indutores do desenvolvimento de uma região. O táxi-aéreo não é uma opção economicamente viável de deslocamento para a grande maioria das famílias e empresas. É fundamental a operação regular e com aeronaves de maior capacidade para reduzir o custo do transporte aéreo para o interior.

No caso da Região Amazônica, os aeroportos não apenas são um equipamento de grande importância econômica como também um meio de salvar vidas, permitindo o acesso em tempo hábil a hospitais de maior complexidade em caso de emergência e a chegada de produtos perecíveis, como vacinas e outros produtos.

Um aspecto observado é a necessidade de o Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional, sempre que possível, considerar também, nas ações de planejamento e execução, as prioridades estabelecidas pelo Plano Nacional de Turismo, de modo a criar as condições que facilitem o turismo regional, área de capital importância para a economia do País, que possui sítios históricos e belezas naturais admiradas em todo o mundo.

O Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional tem apresentado baixa execução das ações propostas. A Comissão de Desenvolvimento Regional encontrou as seguintes causas para esse problema:

1) necessidade de regularização da situação dos aeroportos.

Essa é uma pré-condição para a aplicação de recursos públicos, em função do princípio constitucional da legalidade;

2) dificuldades técnicas e financeiras dos governos locais no cumprimento das contrapartidas necessárias.

As contrapartidas são exigidas para garantir a sustentabilidade de longo prazo dos recursos investidos pela União, em consonância com o princípio constitucional da eficiência.

A continuidade do programa de capacitação destinado aos servidores estaduais e municipais pode solucionar as dificuldades técnicas.

Já as dificuldades financeiras não estão na governabilidade da União, restando à SAC direcionar o programa aos Estados e Municípios em condições de cumprir as contrapartidas necessárias.

Além disso, a grande maioria dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil tem sido contingenciada. Embora se deva reconhecer a necessidade de fazer economias na atual crise, perde-se a oportunidade de criar polos dinamizadores da economia que gerarão recursos futuros para a União e os governos locais.

Assim, esses cortes devem ser previstos, pois, no longo prazo, são contraproducentes para a situação fiscal do setor pública como um todo.

Em relação às recomendações do Poder Executivo para aprimoramento do programa, avaliamos que o PDAR busca atuar sobre os aeroportos e linhas aéreas regionais que se enquadram em duas situações distintas: aquelas em que é possível alcançar a viabilidade econômica, uma vez superada em período inicial de operação; e aquelas que serão deficitárias mesmo após o prazo previsto para o encerramento do programa, mas cuja operação se justifica por condições de integração regional, nacional ou mesmo defesa do Território brasileiro.

Em relação aos aeroportos potencialmente viáveis, do ponto de vista econômico, a estratégia mais recomendável, diante dos entraves atualmente enfrentados pelo PDAR, seria a concessão à iniciativa privada de aeroportos em blocos regionais, unindo o aeroporto superavitário da capital estadual em geral com outros que necessitam de investimentos para chegarem a essa condição.

Essa solução explora economias de escala e utiliza o mesmo princípio de subsídio cruzado que governa a operação atual, porém de forma temporária.

Esse modelo está em estudo para o meu Estado de Mato Grosso, conforme apresentado em um seminário realizado em Cuiabá.

Quanto aos aeroportos permanentemente deficitários, eles podem ser incluídos nos blocos regionais para a concessão desde que não tornem a concessão, como um todo, deficitária e haja economias de escala a serem exploradas. No caso do Mato Grosso, seria a oportunidade de fazer o bloco do aeroporto de Várzea Grande, na capital, na região metropolitana, Rondonópolis, Barra do Garças, Sinop e provavelmente Alta Floresta. Essa foi a conclusão da audiência pública lá. Os demais, de um modo geral, devem receber recursos a fundo perdido do FNAC ou serem operados pela Infraero.

Em relação às rotas, é recomendável a inclusão nos futuros contratos da possibilidade de revisão anual dos níveis de subsídio que permita a sua redução conforme a evolução da demanda em linha com as melhores práticas observadas na experiência internacional.

As rotas que permaneçam deficitárias ao final da vigência do PDAR devem ser incluídas em um programa permanente de subsídios, cujos critérios sejam claros, objetivos e socialmente discutidos.

Ficou claro que a legislação federal deve levar em conta o planejamento e a legislação estadual já em curso sobre a política regional de regionalização da aviação. Iniciativas como, por exemplo, a do Projeto de Resolução do Senado nº 55, de 2015, que fixa alíquota máxima para a cobrança do ICMS incidente sobre as operações internas com querosene de aviação, podem inviabilizar políticas estaduais em andamento, consubstanciando-se em ameaça ao próprio desenvolvimento da aviação regional.

Assim, em função da presente avaliação do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional, e com fundamento nas sugestões dos especialistas ouvidos nas audiências públicas, a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal encaminha ao Poder Executivo as recomendações a seguir.

À Secretaria de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil:

- 1) estudo para concessão em bloco de aeroportos nacionais e regionais e, com base nesse estudo, a licitação de um bloco de aeroportos com projeto piloto, para avaliação dessa política como alternativa complementar ao PDAR;
- 2) definição dos aeroportos *hub* regional e *hub* nacional por região, priorizando os voos de aeroportos regionais aos *hubs* para melhor acesso à malha de voos nacionais;
- 3) exigência de integração operacional mínima entre empresas aéreas operadoras de rotas regionais subsidiadas e empresas aéreas nacionais, em especial quanto a horários de partida e chegada e procedimentos de conexão;

4) avaliação da capacidade de gestão dos governos locais, antes da liberação de recursos, propondo, conforme o caso: (a) compromisso contratual da alocação de recursos humanos e financeiros por parte do gestor do aeródromo; ou (b) participação no programa de capacitação para gestão no âmbito do PDAR até que as deficiências existentes sejam sanadas; ou ainda (c) exclusão do aeródromo do Programa, quando as deficiências não sejam sanáveis dentro do prazo de vigência do PDAR;

5) a constituição de instâncias de participação social e a realização de audiências públicas sobre o Programa, em especial quanto às rotas a serem subsidiadas.

Ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social:

6) a contratação periódica da elaboração da matriz origem-destino para o transporte aéreo, com inclusão dos principais aeroportos regionais na pesquisa.

Ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística:

7) a produção de índice objetivo, e com metodologia pública, que possa classificar o Território brasileiro em áreas acessíveis, remotas e muito remotas.

À Agência Nacional de Aviação Civil e ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo:

8) o estabelecimento de exigências operacionais diferenciadas para aeródromos localizados em regiões remotas ou muito remotas do Território brasileiro, sem prejuízo à segurança;

9) a homologação de equipamentos operados remotamente pelos pilotos das aeronaves, capazes de reduzir as exigências de pessoal em terra, e assim diminuir os custos operacionais dos aeródromos de pequeno porte.

À Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda:

10) a revisão do contingenciamento de recursos do Fundo Nacional da Aviação Civil, em especial daqueles destinados a projetos que possam melhorar a situação fiscal do setor público no longo prazo.

Este é o relatório que submetemos à aprovação dos nobres pares desta Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo. Sala da Comissão.

É isso, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Em discussão a matéria.

Eu quero parabenizar o nobre Relator Senador Wellington Fagundes pelo seu parecer e pela oportunidade dessa matéria, que trata dos aeroportos regionais.

Portanto, eu registro que estamos encerrando este ano com excelente relatório. Esperamos que ele tenha tramitação rápida para que possa desenvolver todo o Território nacional, em especial o nosso Ceará e o Mato Grosso.

Muito obrigado.

Não havendo mais quem queira discutir, está encerrada a discussão.

Em votação o relatório.

Os Srs. Senadores e as Srs. Senadoras que o aprovam permaneçam como se encontram.

Aprovado.

Informo a todos que este relatório aprovado será editado e impresso pela Gráfica do Senado Federal e estará à disposição de todo o Colegiado, bem como daqueles interessados, na Secretaria desta Comissão.

Encerro esta primeira parte da reunião e dou início imediatamente à segunda parte.

Como os Relatores da segunda parte não estão presentes, nós vamos concluir somente a primeira parte.

Aproveito para registrar e agradecer o trabalho dos nossos assessores e servidores da Casa, como alguns chamam "nossos universitários", porque fazem tudo para que erremos menos. Aqui os funcionários Alexandre Sousa de Moraes, Daiane de Moraes Soares, Francisco Caninde de Oliveira, Marcus Guevara Sousa de Carvalho, Maria José Gomes Mello Ribeiro, Tony de Medeiros Palmeira e os estagiários Caio César Medeiros de Moraes e Kariza Vitorio de Macedo.

Aproveito para registrar que o servidor Francisco Caninde de Oliveira, no próximo ano, estará em outra atividade. Ainda jovem, mas mesmo assim está tendo o direito de aposentar porque, depois da PEC que está na Câmara, se ela for aprovada, Caninde, você irá esperar por 80 anos de idade. Por isso, está saindo menino daqui da Comissão.

Portanto, proponho a dispensa da leitura da Ata da 21ª Reunião e também desta Reunião, que é a 22ª.

Os Srs. Senadores e as Srs. Senadoras que aprovam as Atas da 21ª Reunião e desta 22ª queiram permanecer como se encontram.

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

Muito obrigado.

Está encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 10 horas e 21 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 36 minutos.)