



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

REUNIÃO

22/08/2017 - 22ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Declaro aberta a 22ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

A Presidência comunica o recebimento do Ofício 664, de 2017, do Conselho Nacional dos Direitos Humanos, órgão da Secretaria de Direitos Humanos do Ministério da Justiça, que apresenta as recomendações do relatório elaborado pelo Conselho sobre o rompimento da barragem de rejeitos da mineradora Samarco e seus efeitos sobre o Vale do Rio Doce. Cópias do ofício e do relatório encontram-se à disposição das Sr^{as} e Srs. Senadores na Secretaria da Comissão.

Antes de iniciarmos a audiência pública, gostaria de informar que a população poderá participar do debate, enviando perguntas e comentários aos nossos convidados. Os cidadãos que queiram participar podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, através do endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o telefone 0800-612211. Além disso, na página da Comissão na internet, é possível assistir à gravação em vídeo da reunião e consultar as apresentações feitas pelos convidados.

Antes de iniciarmos a nossa audiência pública, há apenas um registro.

Eu faço aqui um agradecimento especial ao Senador Eduardo Braga, Presidente desta Comissão, pela sua atuação e pelo seu trabalho com relação à reabertura da BR-319. Hoje nós já estamos vendo as máquinas trabalhando ao longo da BR-319, principalmente no trecho que liga Humaitá e Castanho. Isso se deve muito ao trabalho do Senador Eduardo Braga, Presidente desta Comissão, que trabalhou junto conosco para que fosse possível essa reabertura e o reinício das obras, que foram paralisadas há algum tempo, sobre uma BR que é da maior importância para o Estado do Amazonas e para o Estado de Rondônia.

Meus cumprimentos ao Senador Eduardo Braga e os nossos agradecimentos pela sua atuação, pelo seu trabalho, para que nós pudéssemos ver hoje essa rodovia reaberta e as máquinas trabalhando em ritmo acelerado para o reasfaltamento da BR-319.

Dando sequência, portanto, aos nossos trabalhos, a presente reunião destina-se à instrução do Projeto de Resolução do Senado nº 55, de 2015, que "fixa alíquota máxima para cobrança do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) incidente nas operações internas com querosene de aviação", em atendimento ao Requerimento nº 40, de 2017, de minha autoria.

Para tanto, foram convidadas as seguintes autoridades, especialistas, a quem convido para que tomem assento à mesa: Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias da Secretaria Nacional de Aviação Civil, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, que, se estiver presente, pode passar à Mesa; Dr. Juliano Noman, Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), se estiver presente, convido-o para compor a Mesa; Dr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), a quem agradeço a presença e convido a fazer parte da Mesa; Dr. Alexandre Barreto de Souza, Presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), a quem agradeço a presença e peço para que venha fazer parte da Mesa; Dr. Mauro Ricardo Machado Costa, Secretário de Estado da Fazenda do Estado do Paraná, que se encontra em deslocamento e já deve estar chegando à nossa audiência, à qual vamos dar início para

que, na sua chegada, possamos ter avançado algo mais; Dr. Rogério Teixeira Coimbra, que já está na Casa e está próximo à nossa Comissão.

Informo aos convidados que o tempo para cada exposição será de aproximadamente 15 minutos, sem nenhuma rigidez no tempo, pois eu entendo que o debate é importante e a opinião dos senhores é de fundamental importância para instruir todo o nosso trabalho aqui na Comissão, que depois irá ao Plenário. Por isso a importância desta audiência pública.

Agradeço a presença de todos os senhores.

Esta é uma matéria importante para o nosso País. Nós já...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Tudo bem, seja bem-vindo.

Esta matéria estava para ser votada pelo Plenário e pedimos que ela retornasse à Comissão para que pudéssemos fazer uma avaliação clara e transmitir à população claramente qual é o objetivo principal dessa redução do imposto.

Eu faço algumas perguntas, deixo em aberto aqui algumas perguntas, três perguntas, para que, no seu momento, elas sejam respondidas.

Primeiro, ao Dr. Eduardo, representando a Abear: a respeito da expectativa de acréscimo de voos, caso seja aprovada a limitação de ICMS para o querosene da aviação, ouvimos notícias de 50 a 70 novas ligações aéreas. Qual a previsão oficial da Abear e entre que cidades ou regiões seriam tais ligações? Há hoje disponibilidade de aeronaves para esse atendimento? As novas ligações são um compromisso das empresas ou da Abear? E que garantia a população tem de que essa medida resultará em mais acesso ao serviço de transporte aéreo?

Outra pergunta que eu faço, Dr. Eduardo: as empresas aéreas pagam ICMS ou ISS sobre a passagem vendida? Eu gostaria de que o senhor respondesse para nós.

Com relação a um trabalho social do segmento, existe poltrona para idoso com gratuidade, para deficiente, para estudante? Há essa modalidade de gratuidade para tantos passageiros que utilizam aeronaves? Existe essa liberação de passagem grátis ou com 50% de desconto para os idosos, para os deficientes e para os estudantes?

Se há esse trabalho, como há no transporte rodoviário, só para a gente fazer um comparativo, porque eu entendo que, quando nós falamos em transporte, nós temos que trabalhar o transporte como um todo, não somente o transporte aéreo. Quem ocupa o transporte aéreo, o transporte terrestre são todos os brasileiros. Então, nós não podemos tratar diferentemente um sistema do outro. Entendo que um é o alimentador do outro e nós não podemos beneficiar um segmento em detrimento de outro. Portanto, essas perguntas para mim são importantes. O ICMS sobre o preço da passagem, a gratuidade, se existem, com relação ao estudante, meia passagem, e ao deficiente.

Ao representante da Anac, a nossa pergunta diz o seguinte: de que instrumentos a Anac dispõe para o acompanhamento dos preços dos serviços prestados pelas companhias aéreas? Os valores são levantados pela agência reguladora ou informados de forma fechada pelas empresas? Há auditoria dessa informação? Por que motivo a sensação que temos é que o serviço de transporte aéreo está mais escasso e mais caro, enquanto a Anac divulga frequentemente queda no percentual dos preços?

E, ao Cade, a pergunta diz o seguinte: o Cade tem acompanhado o mercado de transporte aéreo de passageiros? Quando o consumidor identifica semelhança de preços e baixa disponibilidade de voos, como ocorre em algumas localidades, sua reação natural é desconfiar que há uma combinação de preços entre os fornecedores? Como o Cade pode contribuir para assegurar que haja concorrência nesse mercado? E o que o Cade pensa com relação a nós nos preocuparmos apenas com o transporte aéreo, esquecendo do transporte terrestre? Não é uma forma de pensar direcionada a quem somente tem uma condição melhor de vida, pois quem usa avião, claro, tem uma condição melhor financeira, em detrimento daqueles que utilizam, por exemplo, Senador Pedro Chaves, os ônibus urbanos nas cidades?

Nosso trabalhador que paga R\$4, R\$3,80, R\$3,50 numa passagem de ônibus urbano para ir da sua casa até o trabalho e voltar paga os 25% aproximadamente de ICMS do combustível. E o transporte aéreo, que hoje, na maioria dos Estados, paga muito menos que 12%, nós estaríamos limitando a 12%. Por que - essa pergunta fica para o Cade - essa diferenciação, esse diferente tratamento entre um sistema e outro?

Então, dessa forma, eu inicio os nossos debates. São apenas algumas posições a que eu gostaria que, depois, a cada momento, fossem feitos os devidos comentários e respostas dos nossos convidados.

Eu passo a palavra para o nosso colega Rogério Teixeira Coimbra, que é Secretário Nacional da Aviação Civil. Agradeço a sua presença conosco nesta manhã para debatermos esse tema que é da maior importância para o nosso País e, evidente, importante para o sistema aéreo.

O senhor tem 15 minutos, ou, se precisar de mais, não há uma rigidez, para que a gente possa fazer esse debate. Muito obrigado pela presença.

Passo a palavra ao Dr. Rogério.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - Bom dia a todos. Bom dia, Senador Acir Gurgacz; na pessoa dele eu cumprimento os demais Parlamentares presentes.

Eu queria agradecer a oportunidade de estar representando o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil neste debate. Eu queria parabenizar a Casa por mais uma vez propiciar a oportunidade de um debate sobre esse tema, que é de relevância altíssima para nós que militamos no setor.

Eu vou tentar fazer uma fala bastante resumida e ser objetivo nos pontos, até de forma a privilegiar o espaço para os debates e as perguntas, que eu sempre costumo achar a parte mais rica das audiências públicas. Então, vou direto aos pontos que eu gostaria de abordar aqui hoje.

Um dos principais pontos que eu acho que a gente tem de levar em consideração como pano de fundo de toda discussão de política pública que envolve o transporte aéreo é que é sabido de todos o tamanho da mudança que ele enfrentou ao longo dos últimos anos, mas boa parte da regulamentação do setor foi concebida em um período em que o transporte aéreo era visto como um transporte de elite, quase como um bem de luxo.

Hoje - na verdade, já faz alguns anos - o transporte aéreo já superou o rodoviário como principal modo de transporte interestadual de passageiros, de forma que hoje ele não pode mais, a nosso ver, ter um tratamento que não seja compatível com o transporte de massas, que é o que ele é hoje; é o principal modo de transporte da população. A consequência disso a gente vê quando há um momento de crise ou algum problema de infraestrutura e algum voo deixa de ser prestado: a enorme reação que isso gera por parte da população e, por consequência, dos seus representantes, os Parlamentares, que sempre abordam as empresas aéreas, abordam o Governo e tentam fazer todo o esforço possível para retomar aqueles voos. Aquilo tem uma relevância enorme na vida da população. Em algumas localidades, inclusive, não existe alternativa - aqui eu falo mais especificamente da Região Norte.

Então, acho que um primeiro ponto para a gente ter como referência é o fato de que o transporte aéreo não é mais e não pode mais ser visto como um bem de luxo, não pode ter uma política pública, uma política tributária voltada para um bem de luxo, e sim para um bem que é fundamental para a população.

Um segundo ponto nessa mesma linha é que hoje, no Brasil - talvez o Eduardo, em sua fala, traga algum dado mais detalhado e mais preciso -, quase 40% do total do custo das empresas é exclusivamente com combustível. Se pensarmos que estamos falando de uma indústria de transporte aéreo, que é uma indústria bastante intensiva em tecnologia, intensiva em capital, intensiva em mão de obra, ela tem um custo de pessoal bastante alto; há o custo de *leasing* das aeronaves, há o custo de tarifas - e aí estão as tarifas aeroportuárias, tarifas de navegação. Mas o principal item de custo, disparado, respondendo por quase 40%, é apenas combustível. Não só isso salta aos olhos por si só como, se fizermos uma comparação internacional, veremos que tanto em termos percentuais nós estamos bastante acima da média internacional como também o valor do nosso combustível aqui, pago pelas empresas aéreas, está entre os mais altos do mundo, bem acima da média internacional. Então, isso já nos salta como uma primeira distorção, e boa parte disso, como é sabido de todos, tem essa natureza tributária, que é o custo do ICMS sobre o querosene de aviação, que acho que é precisamente o objeto da discussão da audiência pública.

Esse cenário que temos hoje, em que temos não só um valor alto como uma disparidade bastante grande entre as alíquotas cobradas em diferentes Estados, traz ainda, como efeito colateral, uma prática que tem alguns efeitos nocivos. É uma prática que, no setor, é conhecida como *tankering*. É uma reação econômica natural das empresas aéreas a essa diferença de preços de combustíveis. É a empresa aérea estar abastecendo uma quantidade bastante acima do necessário para o voo que vai ser realizado, porque, eventualmente, o pouso subsequente vai se dar em uma localidade onde o combustível tem um valor bastante elevado. Então, ele coloca combustível a mais para não precisar abastecer ou abastecer em menor quantidade no local onde o combustível de aviação é mais caro.

Isso traz como efeito, primeiro, uma ineficiência econômica muito grande. Boa parte do combustível extra é queimado para transportar ele mesmo. A gente está transportando uma aeronave mais pesada desnecessariamente. Então, é uma ineficiência econômica que isso traz para o setor. Isso é carregado em cima de custos e tem efeitos não só na precificação, pois o custo é sempre um item importante na precificação das passagens, como até na viabilidade de se ter ou não algum voo para alguma localidade ou uma frequência a mais ou um destino a mais.

A gente sabe que é uma indústria que trabalha - e aí já não é uma coisa específica de Brasil, mas no mundo inteiro - bastante perto da margem, bastante perto do limite, tanto que a gente vê o balanço das empresas aéreas, no mundo inteiro, às vezes, superavitário; muitas vezes, no prejuízo. É uma indústria que trabalha muito no limite.

Fora essa questão da ineficiência econômica, a prática do *tankering* traz um prejuízo bastante significativo em termos de meio ambiente. A gente, está com essa política, induzindo um comportamento que é nocivo ao meio ambiente. Essa prática do *tankering* faz a gente queimar mais combustível e lançar mais CO2 na atmosfera. Isso é um pouco de contrassenso também, considerando que o Brasil tem até um protagonismo em toda essa discussão internacional sobre redução das emissões, pelos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil de redução das emissões.

No ano passado, tivemos, na última assembleia da Organização de Aviação Civil Internacional, a aprovação de uma resolução que, pela primeira vez, vai dar efeitos econômicos para a queima de combustível. Então, a gente passa a ter metas de redução de emissões, e o transporte aéreo internacional, daqui a alguns anos, vai passar a funcionar com o esquema de crédito de carbono, compensação de emissões.

Então, ao mesmo tempo que o Brasil tem um protagonismo nessa discussão e defende um transporte aéreo cada vez mais verde, cada vez que emita menos, essa conformação tributária que a gente tem hoje tem gerado, na verdade, na contramão de toda a discussão, o aumento da emissão de CO2.

Um outro ponto que acho que vale a pena destacar acerca do PRS em discussão, em que a gente está discutindo o teto de alíquota do querosene de aviação, não pode ser analisado de forma isolada. Acho que a gente tem que combinar essa análise com o cenário da aprovação da Lei Complementar nº 160, que trouxe a discussão de como é que ia se viabilizar - o que foi, em última análise - a decisão do Supremo sobre as diferenças de alíquotas. Ela trouxe tratamento de alguns setores que teriam alguns anos a mais para que essa diferença de alíquotas, para que os Estados que têm alíquotas mais baixas pudessem continuar com isso sem a necessidade de aprovação do Confaz, que exige quórum bastante qualificado e é, portanto, uma redução de alíquota difícil de se materializar.

Com esse cenário, hoje, a estimativa e o receio que nós temos no Ministério dos Transportes é que a não aprovação desse PRS que reduz o teto não apenas não vai trazer os benefícios que a gente espera, a melhora que a gente espera do setor, mas isso, combinado com essa impossibilidade de os Estados continuarem praticando alíquotas reduzidas, que vem à tona agora com essa discussão da lei complementar, isso não só não traga a melhora esperada, como traga uma piora bastante significativa e eventual redução, ainda maior, de voos que temos hoje. Então, essa é uma preocupação bastante grande do Ministério.

Então, acho que, dados esses pontos, dada a relevância do setor e a relevância de novos voos... E a gente tem trabalhado, no âmbito do Poder Executivo Federal, em melhoras de infraestrutura, melhoras regulatórias, investimentos em aviação regional, investimentos em grandes aeroportos. Ao longo dos últimos cinco anos, foram investidos em infraestrutura, no Brasil, mais do que o somatório dos 16 anos anteriores.

Então, acho que hoje, com essa discussão do projeto de resolução do Senado, o Senado tem nas mãos uma oportunidade ímpar de dar uma enorme contribuição para o setor, uma contribuição na direção de mais voos, mais cidades atendidas, mais destinos, mais frequências e preços cada vez mais acessíveis para os brasileiros e, cada vez mais, continuar crescendo a utilização desse modal, que traz mais segurança, mais comodidade e é tão caro a todos que já têm acesso e não querem perder esse acesso.

Dessa forma, eu encerro minhas considerações e me coloco, de antemão, à disposição de todos os presentes para eventuais esclarecimentos de dúvidas.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Dr. Rogério Teixeira.

Passo a palavra ao Dr. Eduardo para fazer as suas colocações, já pedindo que faça comentários sobre as nossas perguntas. Eu perguntei, Senador Omar, qual é a garantia que nós vamos ter caso esse ICMS venha realmente a baixar para o máximo de 12%? De que forma esse compromisso vai ser cumprido? E se esse compromisso é das empresas ou é da associação? Então, com a palavra o Dr. Eduardo Sanovicz, a quem já agradecemos pela presença conosco.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Bom dia, Srs. Senadores, senhores integrantes da Mesa. É sempre uma honra e um prazer voltar ao Senado da República para prestar os esclarecimentos e debater os temas para os quais somos sempre chamados a colocar de público.

Para ser bastante objetivo, apenas para ilustrar, a Abear tem cinco anos quase e tem três grandes bandeiras.

A primeira é trabalhar para que o ambiente de negócios, o ambiente de trabalho brasileiro na aviação tenha os mesmos padrões e as mesmas regras que a aviação tem no resto do planeta.

A segunda é trabalhar para que o aparato de Estado seja eficaz.

A terceira é defender a política de liberdade tarifária.

A primeira bandeira se deve ao fato de que, toda vez que nós temos uma regra nacional diferente da regra internacional, ela acaba fazendo com que a aviação seja mais cara para si própria, para a indústria e, no fim do dia, para o consumidor, para o passageiro, na medida em que é um setor que trabalha sem qualquer tipo de subsídio.

Segundo: é preciso que o aparato de Estado seja eficaz. Agora, nós estamos evoluindo para que todos os agentes econômicos sejam eficazes, porque antigamente nós lidávamos apenas, por exemplo, com a Infraero, com a Polícia Federal, com a Receita, com a Anvisa, no sentido de facilitar que um avião encostasse e, meia hora depois, saísse.

Hoje nós temos agentes públicos e privados.

E terceiro é a liberdade tarifária, que, implantada a partir de 2002, possibilitou que, ao longo dos últimos 15 anos, a tarifa média de um bilhete aéreo caísse pela metade.

Hoje, nós pagamos pouco mais de R\$320 como tarifa média no País, diferente do início da década passada, quando estávamos pagando tarifas superiores a R\$700 como média.

Esse quadro mostra a evolução. Aquele quadro de cima é quanto vem caindo a tarifa média internacional praticada para quem sai do Brasil. Vejam que, lá em 2011, nós estávamos em US\$1.200 e hoje estamos em quase US\$600. Caiu pela metade.

E a de baixo é a tarifa nacional. Ela vem de uma tarifa média superior a R\$800 lá no início da década, passa por pouco mais de R\$700 ali em 2008 e hoje chega a R\$349.

A que se deve isso?

Ao aumento da concorrência entre as empresas, à disputa, e ao aumento do próprio setor. Acontece que nós chegamos em 2015 para 2016, e, obviamente, como resultado da crise econômica, pouco mais de 8 milhões de passageiros deixaram de voar. Da mesma forma que em todos os setores e atividades econômicas, também houve uma redução do número de passageiros na aviação.

Esses são os efeitos, e é importante colocar isso. A aviação, na medida em que é indutora de desenvolvimento, é uma cadeia produtiva pela qual trafegam todas as outras, cada R\$1 gerado pela aviação impacta R\$8 na sua cadeia produtiva, e cada emprego direto da aviação impacta dez em toda a cadeia produtiva.

E, aqui, nós chegamos um pouco ao coração da nossa conversa. Esse custo realmente, como disse o Rogério, chegou a bater 40% no seu momento mais grave, e hoje, muito por conta da queda do preço do petróleo, é de aproximadamente 26%. O importante é entender o seguinte: quando se faz uma comparação, por exemplo, com o mercado norte-americano, o nosso combustível custa aproximadamente o dobro do que custa o combustível para uma empresa americana. Se nós pegarmos a média que temos, por exemplo, entre o Brasil e os Estados Unidos, em alguns lugares, nós pagamos mais, quase o dobro, do que se paga naquele mercado.

Por que isso e por que nós levantamos o tema ICMS?

Não é porque sejamos contra o ICMS, ou sejamos contra o imposto. Nós entendemos a lógica tributária, e o ICMS não foi definido nas alíquotas em que foi definido no Brasil por maldade ou por algum tipo de outro objetivo. Houve um racional. Qual foi o racional, Senador Gurgacz e Senadores que estão aqui?

Nos anos 80, o Brasil tinha aproximadamente 25 milhões de passageiros voando de avião - de 25 a 28 milhões de passageiros -, cuja tarifa média em valores de hoje era pouco superior a R\$800, a tarifa média de voo. Então, naquele momento, a Constituinte abre o ICMS e o define como atribuição de todos os Estados. Cada um ganha autonomia para fazer como julgar mais adequado. O racional foi pegar o ICMS que atende uma pequena parcela da população e colocá-lo na alíquota mais alta no querosene de aviação, porque, afinal, com uma tarifa daquele tamanho e um setor da sociedade altamente remunerado, que ganha bem, aquilo está tranquilo.

Acontece que os anos 90 passaram, os anos 2000 passaram, e estamos há 30 anos praticamente - ano que vem faz 30 anos - com a Constituição de 1988 promulgada. O que aconteceu nesses 30 anos?

O Brasil migrou para um modelo equivalente ao modelo internacional, de tarifa liberada. A tarifa liberada começa nos anos 70 nos Estados Unidos; nos anos 80, na Europa; nos anos 90, na Ásia. O Brasil adere em 2002. A adesão à tarifa liberada faz com que o preço do bilhete aéreo caia pela metade, como acabei de demonstrar há três slides. E isso leva o número de passageiros a mais de 100 milhões. Batemos 103, 104 milhões lá em 2013.

Ora, por quê?

Porque, se você pegar o aumento do número de passageiros e do crédito... Aqueles aqui que, como eu, já têm cabelos mais brancos lembram que 25 anos atrás você pagava no máximo em quatro vezes um bilhete aéreo. Hoje, você paga em dez vezes um bilhete aéreo. Portanto, hoje, com dez parcelas de R\$16,90, você vai de São Paulo a São Luís do Maranhão. Está certo?

Muito bem, isso faz com que, na hora em que cai o preço médio, aumenta o número de passageiros e se democratiza o acesso da população à aviação, toda a distorção entre a prática brasileira e a prática internacional passe a saltar aos olhos, e os consumidores, todos que estão aqui, foram se acostumando nos últimos dez anos a ver um movimento descendente de preços até 2014. Em 2014/15, esse movimento descendente para e começa a oscilar. Por quê? Porque esse esforço dos últimos 15 anos se deu basicamente pelos ganhos de escala e produtividade construídos pela indústria a partir desse cenário colocado de aumento de passageiros.

Ao mesmo tempo, nosso consumidor viaja para o exterior. Muitos aqui, de vez em quando, pegam um preço de bilhete na Europa, nos Estados Unidos, lá por 70 euros, 40 euros, US\$50. E as pessoas se perguntam: "Puxa vida, o Brasil não podia ter preços desse jeito?" Bom, nós temos. No ano passado, 11% dos passageiros que viajaram neste País pagaram menos de R\$100 para viajar, e 65% pagaram menos de R\$300, o que é aproximadamente US\$80 em dinheiro de hoje.

Mas vejam que há uma hora em que, para chegar aos preços médios e para se continuar descendo, é fundamental tirar da frente aquilo que torna a operação no Brasil mais cara do que a operação internacional. Vejam aquela informação, e isso não é dado nosso; isso é dado das auditorias que nos acompanham. Hoje, se a empresa que opera os custos, as passagens mais baratas do mundo, entrasse em operação no Brasil, no dia seguinte, se num passe de mágica fosse possível transferir sua sede da Europa, da Irlanda especificamente, para o Brasil, ela custaria 27% a mais. Ou seja, a passagem seria um terço mais cara do que a praticada por aquela empresa no exterior.

Portanto, a nossa discussão sobre ICMS é a seguinte: 19 Estados brasileiros já praticam tarifas de 12% ou menos. Está certo?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Ou algumas 7, algumas 3. Tem 3, tem 4...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Tem de 3 a 25.

Nesse sentido, hoje, a gente então defende esse teto, esse projeto que define o teto em 2012, porque 12 é o parâmetro que vem sendo usado pelo Confaz ao redor do País.

Vejam, por exemplo, como tem uma relação direta entre número de aeroportos e custo. Nós tivemos, por exemplo, lá em 2010, 125 aeroportos operando, e hoje temos 106. Isso está relacionado a duas coisas: ao custo, que sobe - 19 aeroportos ficaram inviáveis pelo custo da operação; e, secundariamente - não está aqui nesta lista -, nós temos alguns com infraestrutura. Apresentamos isso inclusive a alguns que nos questionaram.

Portanto, e aí eu já entro na pergunta que o senhor colocou, Senador Acir, a proposta colocada e o compromisso assumido publicamente aqui no Senado, na Comissão de Assuntos Econômicos, onde eu estive, é pela criação de 74 novos voos diários. Não 50, 70; 74. Esses 74, compromisso assumido por cada uma das empresas aéreas, e não pela associação. Cada uma delas, a partir deste novo cenário, fez um cálculo, e, somando tudo o que colocaram, 74 voos. Para onde? Para todos os Estados brasileiros. Para os 27 Estados brasileiros. Não é igual para todos, não é o mesmo número de voos para todo lugar, mas assumem este compromisso de 74 voos.

Segundo, quando? Depois de aprovada a lei... Há uma discussão sobre quando ela entra em vigor, mas ela entrando em vigor, de 60 a 120, 150 dias após a entrada em vigor da lei, todos os voos estarão no ar. Está certo? Todos os voos estarão no ar.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - A partir de 60 dias. De 60 a 120, porque você tem que chamar o avião... De dois a quatro e meio, cinco. Por quê? Porque você tem de chamar o avião, começar o voo, pedir o registro. Há uma série de coisas que têm de ser feitas, e só podem ser feitas a partir da aprovação da lei. Não se pode, na expectativa disso, por exemplo, mandar vir um avião, sem que isso esteja configurado.

Terceiro, não há gratuidade para idosos. Essa gratuidade que o transporte urbano tem você não tem no transporte aéreo. Não consta na nossa...

O SR. OMAR AZIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM. *Fora do microfone.*) - E assalto?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Isso não consta na nossa...

O SR. OMAR AZIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM. *Fora do microfone.*) - Nisso aí sofre assalto todo dia.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Não consta da nossa...

O SR. OMAR AZIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM. *Fora do microfone.*) - Tem empresa de ônibus lá em que roubam todo dia os ônibus.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Não consta da nossa relação essa questão.

(Intervenções fora do microfone.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - E nós não temos o ICMS sobre preço. Por quê? Por que isso não é cobrado.

Neste caso, houve um debate sobre isso há muitos anos. Mais de 20 anos atrás, houve um debate sobre se isso era devido sobre bilhete aéreo, esse debate chegou ao Supremo Tribunal Federal, que, neste caso, entendeu que, como isso não existe em nenhum lugar do mundo, também não deveria haver sobre a aviação brasileira. Essa discussão sobre ICMS no combustível, por exemplo, não chegou. São coisas diferentes.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Mas, sim, neste caso, sim.

Outro dia, alguém estava comentando que o transporte urbano, por exemplo, também tem esse debate. Não sei se chegou ao Supremo, mas, no nosso caso chegou. Eu ainda não estava no setor, mas, se não me falha a memória, lá pela virada dos anos 90, a decisão acabou sendo de cumprir a norma internacional.

Eu creio que, de alguma forma, eu respondi tudo o que o senhor colocou.

Mas eu queria aqui colocar duas novidades de público, que são bastante importantes, Senador Acir.

Primeiro, no bojo desse debate, na última semana, duas empresas entraram em contato comigo. Não são associadas à Abear, porque atuam em outras áreas, mas ambas me autorizaram a comunicar aqui o seguinte: primeiro, no setor de carga aérea, de transporte aéreo de carga, aviões cargueiros, nós devemos, caso essa lei seja aprovada... Uma dessas empresas ontem me comunicou, primeiro, que, caso a lei seja aprovada, vai antecipar a vinda de um avião que está esperando só para o fim do ano que vem. Ela antecipará e criará uma rota nova para a carga aérea hoje não colocada, não existente hoje no Brasil.

Segundo, e essa é a coisa mais importante...

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - ... uma pequena empresa regional, que faz aqueles voos com aviões menores, na sexta-feira, entrou em contato conosco, e não quero aqui firmar compromisso em nome deles porque não seria correto, mas me garantiu o seguinte: que, aprovada essa lei, na medida em que você tem uma ampliação da malha atual, porque você retoma voos que foram perdidos ao longo dos últimos anos e cria uma massa crítica maior, eles estão planejando retomar de 24 a 30 voos novos regionais a partir de três áreas: a partir de Belém, atendendo a Amazônia; de Recife, atendendo o Nordeste; e do Rio Grande do Sul, atendendo o Sul.

Portanto, se nós somarmos tudo, esse projeto é o único em tramitação no Congresso, o único projeto em debate hoje na República que caminha na contramão da crise. Tem o condão, tem condições de trabalhar para que a crise pela qual nós passamos nos últimos 19 meses, de redução contínua de malha aérea, possa ser revertida, para que possamos ampliar o atendimento de acordo com o volume de passageiros.

Era isso que eu tinha a dizer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Dr. Eduardo, por suas colocações.

Agradeço mais uma vez a presença de todos, especialmente a do Dr. Mauro Ricardo, que nos abrilhanta com a sua presença, Mauro, que foi Presidente da Suframa por muito tempo em Manaus, e hoje está à frente da Secretaria da Fazenda do Estado do Paraná.

Muito obrigado pela sua presença. Já passo a palavra para que o senhor possa fazer suas colocações com relação a esse tema, aqui representando os Secretários de Fazenda de todos os Estados.

Mais uma vez agradecendo a sua presença, passo a palavra ao Dr. Mauro para fazer as suas colocações.

O SR. MAURO RICARDO MACHADO COSTA - Primeiramente, queria saudar o Presidente da Mesa, Senador Acir, saudar todos os Senadores aqui presentes, meus colegas da Mesa, e dizer da grande alegria e satisfação por nós estarmos aqui hoje discutindo um assunto que considero de extrema relevância para o País. Afinal, estamos falando de recursos extremamente significativos, que, dependendo da sua destinação, afetarão de maneira significativa a população de baixa renda no País, aquela que de fato precisa de uma ação do Poder Público.

Eu havia pedido um microfone para que eu pudesse ficar em pé, mas, enquanto não chega, nós vamos aqui conduzindo essa apresentação.

O sumário da minha apresentação será feito dessa forma: o objeto da audiência, a proposta, a análise do PRS e a proposta que estamos fazendo, os resultados e conclusões.

Na realidade, o projeto é este, o PRS 55. O Relator é o Senador Jorge Viana, a quem quero saudar. Nós tivemos uma grande parceria à época em que eu estava presidindo a Fundação Nacional de Saúde e também como Superintendente da Suframa. É o Relator desse projeto, também foi Prefeito e Governador espetacular, exemplo para o País. E hoje é um grande Senador da República.

Tramitou aqui pela Comissão, o projeto foi aprovado, chegou à pauta do Senado e retornou a esta Comissão para uma melhor discussão. E considero muito importante essa discussão.

O que nós estamos tratando é de uma fixação de uma alíquota máxima. É uma competência excepcional que o Senado Federal tem em uma situação específica, que vou discorrer a seguir.

Na realidade, é a fixação de uma alíquota máxima para o transporte aéreo de passageiros, regular, locação de aeronave, aluguel de helicóptero, serviços de táxi aéreo, serviços de transporte aéreo de carga.

Podemos verificar que essas atividades, esses serviços, não são prestados à população de baixa renda no País.

Essa faculdade excepcional do Senado Federal de fixação de uma alíquota máxima foi estabelecida pela Constituição Federal, que delegou ao Congresso Nacional a faculdade de fixar uma alíquota máxima nas operações internas quando houver conflito - isso é muito importante - específico entre as diversas unidades da Federação. Somente neste caso, o Congresso Nacional tem a competência de fixar uma alíquota máxima para qualquer produto.

As justificativas para a apresentação desse projeto são essas que estão aqui apresentadas:

a) A alíquota máxima de ICMS do querosene de aviação se dá de forma caótica, imperando no Brasil um excesso de alíquota variando de 3% a 25%. Como se isso fosse o único caso no Brasil, não é? Eu acho que nós temos, no Brasil, inúmeros casos de diversos produtos que têm alíquotas extremamente diferenciadas entre as diversas unidades da Federação.

b) Omissão dos Estados em pôr fim à “guerra fiscal” do QAV, e a redução da alíquota colocaria um fim. Como se a redução da alíquota do QAV pudesse proporcionar um fim da guerra fiscal entre as diversas unidades da Federação. Impossível isso acontecer. Eu acho que a justificativa mais adequada é a que está no item "c".

c) A crise do mercado de aviação civil gerada pela escalada do dólar, o aumento significativo do dólar, e redução do consumo familiar. Ou seja, a crise econômica que se instalou no Brasil no final de 2014, que persiste até hoje, agravada significativamente em 2015/2016, levou a uma redução da renda da população e, conseqüentemente, uma redução de consumo de diversos produtos e serviços, inclusive os serviços de transporte aéreo. Não é a alíquota que está levando a uma redução da utilização do serviço ou da demanda do serviço, e, sim, a crise econômica que assolou o País a partir do final de 2014.

Logicamente, esse projeto na sua justificativa acha ou pressupõe que haverá uma inclusão de milhões de brasileiros no mercado aéreo. Impossível isso acontecer apenas com a redução da alíquota.

A desaceleração da atividade aérea levou a uma queda, logicamente, da utilização dos serviços, mas por conta, volto a dizer, da crise econômica.

E levanta também uma justificativa ambiental.

Ao verificarmos as justificativas desse projeto, nós observamos que o problema não é de alíquota, e, sim, um problema macroeconômico, gerado, conforme falei, pelo agravamento da crise brasileira, que levou, logicamente, ao aumento dos custos da companhia aérea, por conta do aumento do dólar e, conseqüentemente, ao aumento do custo do combustível.

Levou também à diminuição da atividade econômica e, conseqüentemente, das viagens de pessoas - a passeio e a serviço também, que diminuiu significativamente. Houve uma redução da renda das famílias, que levou a uma diminuição da demanda, uma instabilidade empresarial, enfim, foram fatores econômicos que levaram a essa redução.

A fixação de alíquota máxima de ICMS em 12% vai resolver o problema? Claro que não vai resolver o problema.

A carga tributária de ICMS não é fator determinante para estabelecimento de voos regionais ou aumento de demanda significativo em face da crise econômica que está instalada no País.

E nós temos um exemplo muito interessante no caso do Estado do Paraná, em que fizemos exatamente o inverso. Em 2015, posso mostrar o que aconteceu no Estado do Paraná para desvincular a questão da alíquota à quantidade de voos.

Veja bem o que ocorreu no Estado do Paraná. Em 2015, nós fizemos um aumento na alíquota de ICMS, passamos de 7% para 18%. Se é isso que as companhias aéreas estão afirmando, o que deveria acontecer aqui? Nós deveríamos ter reduzido a quantidade de voos. Isso aconteceu? Muito pelo contrário, aumentou a quantidade de voos no Estado do Paraná no exercício de 2015, que foi exatamente quando houve o aumento de alíquota.

Eu quero demonstrar com isso que não há relação de causa e efeito a questão da alíquota em relação à quantidade de voos disponibilizados. Isso tem a ver com demanda. Se não houver demanda, não adianta. Você pode botar alíquota zero que não vai haver demanda por voos naquela localidade.

Verifica-se também uma redução na demanda do serviço aéreo, conforme falei, pela queda da atividade econômica.

É importante frisar que uma eventual redução da carga tributária de serviço de transporte aéreo vai levar conseqüentemente à uma redução da arrecadação de ICMS nos Estados, que está estimada em R\$450 milhões a R\$500 milhões com base em 2015.

Isso significa, gente, uma redução de transferência a Municípios, porque 25% desses recursos são destinados aos Municípios. Estamos falando de R\$120 milhões a R\$150 milhões que são destinados aos Municípios.

Vocês não estão retirando dinheiro apenas dos Estados. Vocês estão tirando dinheiro dos Municípios, se esse projeto for aprovado; vocês estão tirando da educação, porque 25% desses recursos vão para a educação; e vocês estão tirando dinheiro também da saúde, já que de 12% a 17% dos recursos são aplicados em saúde.

Se esse projeto for aprovado, eu o considero um Robin Hood às avessas. Quer dizer, nós estamos tirando de quem tem menos para dar para quem tem mais, para quem pode viajar de avião e não precisa viajar de ônibus ou de outros meios de transporte. E estamos retirando exatamente num momento de crise...

(Soa a campainha.)

O SR. MAURO RICARDO MACHADO COSTA - ... por que passa o País, quando o Poder Público, neste momento, tem que expandir suas atividades, com redução de arrecadação. Por quê? Porque as pessoas, neste momento de crise, avançam, necessitam, cada vez mais, de serviço público - abandonam seus planos de saúde privados e vão para o SUS; abandonam suas escolas privadas e vão para as escolas públicas. Há demandas maiores na área social e, inclusive, infelizmente, na área de segurança pública.

Então, esses recursos são extremamente importantes e estão sendo aplicados nessas áreas extremamente carentes, para atendimento, em especial, das populações carentes que existem no Estado. Não é justo retirar recursos dessas áreas, dessas pessoas carentes para transferir para pessoas que hoje não têm esse tipo de necessidade tão forte quanto essas pessoas.

Se aprovado esse projeto, eu considero que nós estaremos aqui fazendo um Robin Hood às avessas, tirando dos pobres para dar para os remediados ou para os ricos neste País.

Além disso, nós estaremos contrariando a Lei de Responsabilidade Fiscal. Quem vai cobrir essa renúncia fiscal? O art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal estabelece que qualquer renúncia fiscal deve ser precedida de uma forma de compensação. Como serão compensados os R\$500 milhões? Que outros produtos serão tributados para poder compensar? Talvez o leite, a carne, o pão, para poder subsidiar o transporte aéreo no País. Veja bem essa questão que nos preocupa em demasia e o impacto que essas medidas causarão a essa população que será atingida.

O Estado de São Paulo fez aqui uma estimativa dessa renúncia fiscal, que será de aproximadamente R\$450 milhões ou R\$500 milhões, se usada a base de consumo do QAV em 2015.

A justificativa em relação ao conflito, que seria a única razão de o Senado editar um ato dessa natureza, olhando a Constituição Federal, seria se houvesse um conflito entre as unidades da Federação. Então, vamos verificar se há, de fato, conflito entre as unidades da Federação. Esse conflito não existe por dois motivos. Primeiro, foi editado esse convênio, em 2016 - o Convênio ICMS 73 -, aprovado por unanimidade por todas as unidades da Federação - veja bem, não há conflito. Todas as unidades da Federação aprovaram esse convênio, permitindo que Estados do Norte do País praticassem

alíquotas, inclusive, inferiores a 12% - alíquotas mínimas de 3% - para que pudessem, dessa forma, organizar melhor sua aviação regional. Então, não há esse tipo de conflito entre as unidades da Federação, conforme está expresso exatamente por esse convênio.

E não é só esse convênio, porque, na realidade, esta Casa também aprovou recentemente um projeto de lei - o Projeto de Lei 54, que se transformou na Lei Complementar 160 - que convalidou todos os benefícios fiscais estabelecidos por diversas unidades da Federação, regularizando aquilo que vinha sendo praticado pelas diversas unidades da Federação e estendendo o prazo de utilização para até 15 anos. Então, por 15 anos, todas as unidades da Federação que praticaram reduções de alíquotas à margem do Confaz - não se podia reduzir abaixo de 12%, que é a alíquota interestadual hoje estabelecida - estão convalidadas também por esta Casa, o que demonstra, novamente, que não há conflito entre as diversas unidades da Federação. Quer dizer, a única forma de o Senado Federal se manifestar, a única motivação constitucional estabelecida seria se houvesse conflito. Não há conflito! Há um convênio e a lei complementar aprovada por esta Casa.

Outra questão importante à qual os Estados têm que atentar é que quanto maior for a alíquota no Estado de São Paulo, maior será a margem que as diversas outras unidades da Federação terão para poder trabalhar alíquotas inferiores, de tal forma que possam atrair voos para essas unidades da Federação, promovendo o desenvolvimento de uma aviação regional principalmente naqueles aeroportos onde existe uma menor demanda. Se todas essas alíquotas forem a 12%, imaginar que as unidades da Federação vão ganhar... Não vão ganhar; elas vão perder. Quanto mais alta for a alíquota de São Paulo, mais vantagem competitiva têm as outras unidades da Federação para fazer o quê? Uma redução de suas alíquotas, de tal forma que possam atrair os voos para lá. Se São Paulo reduzir a alíquota para 12%, sabe o que vai acontecer? Vai diminuir a quantidade de voos no Acre, em Rondônia, no Amapá, em Brasília. Por quê? Porque a demanda está lá. Apesar de São Paulo ter uma alíquota de 25% e de o Paraná ter uma alíquota de 18%, os voos continuam lá. São Paulo é o grande *hub* do Brasil e vai continuar sendo, com alíquota de 25% e com alíquota de 12%. Com alíquota de 12%, aqueles Estados que praticaram alíquotas e os que praticam alíquotas inferiores, para que, dessa forma, possam atrair voos para lá, não atrairão mais. Os voos sairão todos de São Paulo, ou do Paraná, ou de diversas unidades da Federação. Quanto mais diferenciação houver entre as alíquotas, maior a possibilidade de aqueles Estados menores atraírem voos para suas regiões.

Esse PRS também não garante qualquer redução de preço. No Distrito Federal, houve uma redução em relação às alíquotas. Imagine se houve redução de preço aqui no Distrito Federal? Não houve redução de preços no Distrito Federal. As famílias continuarão sem acesso. Por quê? Porque nós estamos na crise econômica e a crise econômica não vai fazer com que as empresas coloquem voos onde não há demanda de passageiros só porque tem uma redução de alíquota para 2% ou para 3%. Senão todos os voos estariam onde? Onde é que tem uma alíquota de 3%? Talvez em Minas Gerais haja uma alíquota lá de 3%, ou em Brasília, ou em qualquer outra unidade da Federação. Então, todos os voos estariam lá, saindo de lá, e não como são hoje, espalhados pelo Brasil.

Conforme eu falei, os Estados terão as suas alíquotas reduzidas. Logicamente, haverá uma renúncia fiscal. Essa questão do *tankering* vai continuar existindo, porque você está estabelecendo uma alíquota máxima de 12%. Se você pode trabalhar nesse intervalo de 0 a 12%, é claro que essa questão que foi levantada aqui pelas empresas continuará ocorrendo. E os custos da companhia não serão resolvidos apenas por essa questão de redução do ICMS sobre o combustível, e sim com questões de câmbio e principalmente de aumento de demanda.

Agora, é importante também... Há uma lei aqui que está um pouco esquecida, tanto no Governo Federal quanto na Câmara e no Senado. E eu acho que as próprias empresas não cobram como deveriam cobrar. Existe uma lei, que foi editada no exercício de 2015, que estabelece exatamente isso, é um programa de desenvolvimento da aviação regional. É uma lei de 2015, que prevê a utilização de um fundo específico da área para promoção do desenvolvimento regional. Essa lei, apesar de ser de 2015, jamais foi regulamentada e a sua regulamentação poderá ajudar significativamente na aviação regional do Brasil.

É isso que as companhias aéreas devem cobrar. É isso, acredito eu, que os Parlamentos devem cobrar: a regulamentação desse programa de desenvolvimento da aviação regional, que tem inclusive recursos significativos. Nós observamos em 2016 que estavam consignados no Orçamento Geral da União R\$3,8 bilhões para aplicação nesse programa.

Há recurso para isso, falta regulamentação para que a gente possa desenvolver melhor a aviação regional do Brasil. Não é reduzindo o ICMS que nós vamos promover o desenvolvimento...

(Soa a campanha.)

O SR. MAURO RICARDO MACHADO COSTA - ... da aviação regional do Brasil, fazendo um Robin Hood às avessas. A lei está aí estabelecida, o texto da lei foi muito bem feito pelos Parlamentares, seja na Câmara, seja no Senado. Basta que a gente possa trabalhar na regulamentação dessa lei, trazendo os resultados esperados.

Então, resumindo, não há conflito de interesse. Se não há conflito de interesse, se não há conflito entre as unidades da Federação, acaba aquele pressuposto, que é a edição de uma resolução do Senado. E a redução das alíquotas, logicamente, vai fazer um Robin Hood às avessas, em que o mais pobre vai perder. É aquele que recebe os benefícios do Poder Público na área da educação, da saúde e de assistência social, dando os recursos a classes mais favorecidas da nossa população. Enfim, era isso que eu queria hoje aqui apresentar. Queria agradecer a todos aqui pelo convite e dizer que estou à disposição para esclarecimentos adicionais.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Dr. Mauro, pelas suas colocações.

Ao passar a palavra ao Cade, eu coloco aqui a importância do Cade no nosso País. E, toda vez que há uma discussão com relação ao preço, Senador Fernando Bezerra, nós convidamos o Cade para dar a sua opinião, como fizemos em 2012, quando eu estava à frente da Comissão de Agricultura. Nós ingressamos, tanto eu quanto o Senador Moka, de Mato Grosso do Sul, ingressamos no Cade contra a concentração de frigoríficos que estava havendo na naquela época por conta da compra de vários frigoríficos no Brasil pela JBS. Comprava as plantas e fechava, comprava as plantas e fechava. E aí, havia uma concentração na comercialização do boi em pé e também da carne.

Nós entramos com essa ação no Cade, e o Cade tomou providências. E dali surgiu uma multa de R\$7 milhões contra aquela empresa que estava fazendo essa concentração. Paralisou, então, a compra de plantas de frigoríficos. Foi cessada a concentração a partir daquele momento.

Então, eu passo a palavra ao Dr. Alexandre Barreto de Souza, do Cade, para fazer as suas colocações.

O SR. ALEXANDRE BARRETO DE SOUZA - Muito obrigado, Sr. Presidente. Senadora Vanessa, Srs. Senadores, senhoras e senhores, bom dia.

Presidente, antes de entrar na questão da audiência em si, quero só informar a V. Ex^a que, na última sessão do Cade, aplicamos uma nova multa, desta feita de R\$40 milhões, justamente pela conduta de aquisição de um frigorífico para depois a planta ser fechada. O Cade está bastante atento para essa situação e temos atuado com bastante rigor nessa questão.

No que diz respeito ao assunto da audiência de hoje em si, vou dividir minha breve fala de maneira bastante sintética em dois eixos principais. Primeiro sobre a questão tributária, sobre a proposta de redução de alíquotas em si. E, na sequência, respondendo diretamente às perguntas de V. Ex^a, vou falar um pouco sobre a atuação do Cade no setor de combustível para aviação e de transporte aéreo de passageiros de uma maneira geral.

Presidente, a questão tributária é algo que tem chamado muita atenção do Conselho Administrativo de Defesa Econômica nos últimos anos, principalmente no que diz respeito a como a questão tributária, principalmente sonegação e complexidade tributária, pode afetar negativamente o ambiente concorrencial e o ambiente de negócios do País de uma maneira geral.

Porém, a questão de definição de alíquotas - é o que se define aqui, a guerra fiscal entre Estados - é algo que refoge à competência do Cade de uma maneira geral. O que se observa e o que eu posso afirmar é que situações como a que se observa, de guerra fiscal - isso a gente pode afirmar baseado em outros processos já analisados pelo conselho -, são danosos à concorrência, são danosos ao ambiente de negócios e, enfim, não desejados, trazendo prejuízos à concorrência de uma maneira geral. O que se observa é que um ambiente de maior eficiência econômica sempre vai ser mais saudável à concorrência.

No que diz respeito a esse mercado específico, Presidente, trata-se de um setor oligopolizado no que diz respeito tanto ao aspecto da oferta quanto ao aspecto da demanda.

No setor de querosene de aviação, são três *players* que atuam no mercado; no setor de transporte aéreo de passageiros, dois grandes *players*, dois menores, então é um número bastante reduzido de agentes econômicos. E nisso eu chamo atenção para um aspecto - talvez possamos contribuir de maneira mais efetiva para esse debate -, o que se observa é que em mercados em que há um reduzido número de competidores, um reduzido número de *players*, transferências de redução de custos ao preço final para os consumidores nem sempre são automáticas. Aliás, em setores mais oligopolizados há uma tendência de haver menores repasses de redução de custos aos preços. E que me parece ser o caso aqui.

E repare que temos dois elos da cadeia: num primeiro momento, redução de tributo, redução de custos para três *players* que atuam no setor de distribuição de combustíveis; e num segundo momento, duas, quatro empresas aéreas que vão ter uma redução de custos que vai ser repassada parcialmente. Então, tendo a acreditar que o repasse de custos para o passageiro final vai ser bastante impactado, bastante reduzido, e não da ordem da desoneração tributária que se espera.

Com relação ao mercado em si, Presidente, observamos... E nisso já entro falando um pouco sobre a atuação do Cade em si, lembrando que o Cade atua em duas grandes vertentes: uma, análise de condutas unilaterais, cartel principalmente; e em outra, na análise de qualquer ato de concentração que ocorra no mercado nacional. E recentemente houve um movimento concentracionista no mercado de combustíveis de uma maneira geral, com reflexos no setor de querosene de aviação. A Esso, a Shell e a Cosan, que operavam tradicionalmente no País, não operam mais, hoje estão reunidas sob uma mesma bandeira, a Raízen. Tivemos a análise desses atos de concentração há cerca de dois, três anos, e podemos ter uma análise um pouco mais detida desse mercado. Observamos que 85% do mercado de produção de combustível de aviação está concentrado no Sudeste brasileiro; 45% da produção está concentrada no Estado de São Paulo, em termos de produção. A demanda - dados de 2015 -, algo em torno de 40%, está concentrada no Estado de São Paulo. Então, se observa a concentração tanto em questão da produção quanto em questão da demanda, no Sudeste, principalmente no Estado de São Paulo.

Ouvindo a exposição do Dr. Mauro, Presidente, a conclusão a que chegamos, muito embora eu não vá entrar em maiores detalhes sobre essa questão, que, repito, não é área de atuação do Cade, é que uma redução da alíquota máxima pretendida tal qual se discute no projeto, num primeiro momento, a análise que fazemos é que aumentará a concentração no Estado de São Paulo, e não diminuirá. Dado que hoje a alíquota praticada é da ordem de 25%, há uma concentração de 40% da demanda, e considerando ainda que boa parte da produção está no Estado de São Paulo, uma redução dessa alíquota, uma redução desse custo, num primeiro momento, nos leva a acreditar que haverá um aumento da concentração no Estado de São Paulo no que diz respeito à distribuição de combustível de aviação.

Passando já à segunda parte - voltamos com a iluminação! - da minha apresentação, Presidente, V. Ex^a nos perguntou sobre como assegurar maior concorrência no mercado de transporte aéreo de passageiros. Esse é um mercado, Presidente, que, pelas suas próprias características, pelos custos envolvidos, pelos grandes custos de entrada, é um mercado com poucos *players*. Isso não só no Brasil; em todo o mundo se observa essa característica. Não é uma operação simples; é constituir uma empresa aérea, ter autorização para os ativos, é um enorme investimento. Então, em todos os países, será um mercado em que teremos dois, três, quatro competidores. A exceção são os Estados Unidos, mas que são um mercado gigantesco.

O que o Cade pode fazer, e ele tem feito, Presidente, é uma observação constante sobre qualquer prática de abuso concorrencial praticada pelos agentes de mercado tanto em transporte de passageiros quanto em transporte de cargas. E também temos atuações no setor de combustíveis de aviação. Temos, neste momento, um inquérito administrativo aberto para apurar eventuais condutas anticompetitivas no setor de combustíveis de aviação. Tivemos recentemente dois atos de concentração que foram apreciados, que levaram à constituição desses três *players* que temos hoje no mercado. E, no setor de transporte de passageiros, temos vários procedimentos abertos no que diz respeito à verificação de acordos entre as empresas, acordos de *codeshare* para divisão de rotas, enfim.

O último caso de conduta efetivamente julgado pelo Cade foi em 2013, na área de transporte aéreo de cargas, que resultou numa multa de R\$297 milhões para várias empresas. E temos abertos, Presidente, vários canais de denúncia, comunicação, mineração de dados, na tentativa de identificar e agir com rigor para punir eventuais condutas anticompetitivas.

O crime de cartel, já partindo para a parte final, Sr. Presidente, é um crime de difícil detecção, exige um ferramental probatório muito grande. Por vezes a simples coincidência de preços não significa ou não é suficiente para caracterizar a existência de um cartel, de modo que demanda uma série de instruções e busca de provas que permitam uma atuação mais efetiva por parte do Cade.

Bem, Sr. Presidente, basicamente é isso, uma apresentação bastante sintética, como mencionei ao início. E coloco-me à disposição para eventuais perguntas e debates que possam surgir. Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Dr. Alexandre.

Passo a palavra agora ao Dr. Juliano Noman, que representa a Anac.

O SR. JULIANO NOMAN - Obrigado, Senador. Bom dia a todos: Senadores, meus colegas de Mesa. Bom dia a todos que estão aqui presentes acompanhando. Vou também tentar ser breve aqui nos comentários, tentar falar da forma mais simples e direta possível. E aí passaríamos aos debates, porque é importante ouvir e poder responder aos senhores.

Fazendo algumas contribuições - e aí também faço aqui uma reserva em questão de escopo -, vou tentar me ater aos possíveis impactos que o projeto, em sendo aprovado, teria no mundo da aviação. É uma pequena contribuição da agência, que estuda o setor. Como todos sabem, estamos aí sempre analisando, monitorando, enfim. Então, vou pedir permissão aos senhores para não entrar nas outras questões - questões tributárias e de orçamento, esse tipo de coisa -, porque não nos compete, e não seria nem adequado à Anac se pronunciar sobre isso.

Bom, falarei especificamente sobre uma eventual redução da alíquota do ICMS, caso ela seja apreciada e aprovada, quais seriam os possíveis impactos na aviação, e aí, no meio da minha fala, Senador, vou responder à pergunta que o senhor fez no começo, mas acho importante só fazer algumas considerações iniciais a título de contexto. O setor de transporte aéreo, nos últimos tempos, como todos acompanhamos - a Anac está sempre aqui nas diversas comissões, conversando com os senhores sobre o assunto -, cresceu muito.

O que aconteceu de 2002 para 2015 e 2016... É claro que a crise econômica inverte um pouco essa tendência, mas é uma tendência de crescimento absurdo e absoluto. Em 2002, tínhamos 38 milhões de passageiros, chegamos a ter mais de 100 milhões, somando doméstico e internacional. Ainda estamos um pouco acima de 100 milhões, mas, falando só de doméstico, estamos um pouquinho abaixo de 100 milhões de passageiros transportados por ano. De qualquer maneira, um crescimento ainda assim vigoroso, de 2002 a 2015, passando de 38 milhões para mais de 100 milhões. Isso pode levar a um primeiro entendimento de que a nossa aviação já é grande o suficiente, já é do tamanho do Brasil. Aí é o primeiro ponto que eu queria colocar: isso não é verdade.

A aviação já é, sim, um transporte de massa, e isso foi uma barreira importante que a gente rompeu nesses anos. Ela já transporta, sim, distâncias superiores a 75km, mais pessoas do que o transporte rodoviário, é verdade. Mas, da forma como acreditamos e vemos o mercado, a distribuição geográfica do País, a densidade, enfim, ela ainda não é universal e ainda não é do tamanho que deveria ser. O que a gente projeta e espera é que a aviação poderia ainda pelo menos triplicar quando você olha países inclusive com a mesma renda, para nem comparar a países que têm rendas muito superiores. Mas eu acho que todo o esforço que a gente deve fazer é, de fato, para avançar e levar a aviação nesse patamar aí. Aí, sim, eu acho que seria uma aviação do tamanho do País e do tamanho que a população merece.

A segunda consideração que eu queria fazer é: o mercado aéreo, nesses últimos anos - e aí vou tentar sempre me concentrar de 2000, 2002 para cá, pegar uma série histórica considerável, mas também não falar muito lá atrás, porque as condições econômicas e sociais eram muito diferentes -, é um mercado que também veio incrementando concorrência e competição ao longo desses anos.

Se a gente pegar a concentração de mercado lá atrás, a gente tinha basicamente duas empresas operando, elas operavam mais de 95% do mercado. Hoje em dia... Enfim, a Varig era a maior delas e acabou saindo do mercado, outras empresas entraram, mas o que a gente tem hoje são quatro empresas mais ou menos operando com um *share* em que duas empresas participavam no passado. Acho que é um ponto importante a ser colocado, porque muita gente fala assim: "Ah, quatro empresas é pouco? É muito? A gente queria que fossem 30." Também já li alguns estudos em que falam que para o Brasil e para o mercado bastariam duas e já se atingiria um nível de competição. Enfim, sem querer dar uma resposta absoluta para esse assunto, o fato concreto é que a gente vem incrementando de fato a competição. Qualquer índice aí, o HHI, que é um índice tradicional que a gente usa muito para medir competição de mercado, vem caindo ao longo desses anos todos na aviação. O que a gente tem de estudos aí, e não só estudos feitos dentro da Anac, mas por instituições como, por exemplo, o ITA, que é uma instituição que estuda muito o mercado não só sob o ponto de vista técnico, mas também regulação econômica, vem comprovando essa redução.

Aqui a gente tem, para falar um pouco de economês, um mercado ainda oligopolizado, mas com concorrência, alguma coisa muito perto ali do que a gente chama de equilíbrio de Bertrand, que é um resultado para oligopólio muito perto do que seria uma concorrência perfeita.

Então, dito isso - e acho importante contextualizar -, faço remissão à minha primeira frase: isso para a gente não é suficiente. Não achamos que está bom, não achamos que está bom do jeito que está e que nem por isso não devemos continuar incentivando a concorrência e o crescimento do mercado. A Anac vem tomando algumas medidas, uma série delas, para tentar reduzir acesso, reduzir custo de entrada, aumentar o número de *players*, o que, de fato, vai incrementar a competição, mas também reduzir o custo de produção. Falando de custos de produção, tudo aquilo que impacta no custo final da empresa e que, no fim do dia, significa duas coisas: ou preço mais caro ou empresas que não vão operar no mercado porque não conseguem atingir escala e nível de produção ou não têm poder econômico para se manter no mercado com o custo mais alto. Então, é uma série de ações que vêm sendo tomadas. Temos mais algumas desse ponto de vista no âmbito específico da agência, no escopo de atuação da agência, para permitir mais empresas e mais *players* operando mercados. E aí nós temos dado um foco muito grande na aviação regional, a aviação do norte do País. Os senhores todos têm acompanhado e estão bem atuantes quanto a isso, e a Anac tem tentado desenvolver um debate com todos nesse assunto.

Estou falando tudo isso para dizer que não acho que a gente deveria tratar essa medida como a bala de prata. Não é só essa medida, em que pese a gente achar que é uma medida de redução de custo importante. Agora, não acredito quando falam assim: "Se não reduzir nada, vai acontecer", "Se reduzir, resolve tudo e está tudo resolvido". Acho que isso tem que ser visto no âmbito da floresta. E não só árvore. Em que pese, do nosso ponto de vista, ser uma árvore relevante. O custo do

combustível é o maior custo individual das empresas aéreas, e uma eventual redução dessa alíquota - se o Senado assim apreciar - vai, de fato, reduzir custo de produção do serviço final das empresas, que se reflete no bilhete.

E aí vem a pergunta: não há garantia de que isso vai reduzir o preço? Escrito em lei, não. Escrito em lei, de fato, não. A gente tem garantia é observando o mercado com todas essas regras de concorrência que se tem. E aí eu trago aqui mais um dado relevante. De 2002 a 2015 - em 2016, a tendência é a mesma -, o real por quilômetro voado pago pelas pessoas, em média... Aí é claro que a percepção individual de cada um depende da passagem que comprou. Quem achou uma promoção tem uma percepção ótima; quem não achou, eventualmente, se frustra. Mas, em média - falando de população, é o dado que melhor resume -, a quantidade de reais por quilômetro voado pagos de 2002 a 2015 reduziu, a preços constantes - também não é nominal, a gente traz tudo para a mesma base para ter uma comparação de laranja com laranja -, 63%.

No fim do dia, o que isso significa? Significa que é um setor que repassa custo para o preço. É prática do setor repassar custo para o preço, e não é só porque o empresário é bonzinho e quer dividir com a sociedade o custo, não; é porque, de fato, é um setor que tem uma demanda elástica. Então, é claro que, em um momento de crise, a primeira coisa que as pessoas vão deixar de consumir são os consumos de luxo, são os bens de luxo e, eventualmente, deixam de viajar. Quem viajava três vezes passa a viajar duas, assim por diante, espera uma promoção para viajar e, se não vier, não viaja.

Então, é um setor em que a demanda responde muito a preço. E aí, quando o empresário e as empresas repassam os ganhos de eficiência e as reduções de custo para o preço da passagem, o que acontece no fim do dia é que eles têm muito mais gente voando. Esse pessoal todo, independentemente de onde eles entram no sistema... Esse é um sistema que opera em rede, é tudo interligado. Então você tem gente que sai de Manaus para ir para Belém, você tem gente que sai de Manaus para ir para o interior de São Paulo e assim por diante.

Quando você começa a viabilizar esses voos, o fato de você ter uma operação em um lugar... Vou falar aqui do meu Estado, de Minas. Por exemplo, você coloca uma operação em Patos de Minas e, então, você capta um passageiro que quer ir para Belo Horizonte, um exemplo, dois querem ir para São Paulo, um quer ir para o Rio. Isso só para exemplificar como é um sistema em rede. Quanto mais pessoas, empresários e companhias conseguem inserir nessa rede, melhora a escala, melhora a divisão de custo e, obviamente, melhora a operação deles. Então, repassar ganho de eficiência e reduções de custo para o preço é essencial para a sobrevivência de qualquer *player* no mercado e é por isso que - os dados estão aí para comprovar - a gente teve redução de reais por quilômetro voado na casa de 63% nesses últimos anos, o que nos leva a entender que, seja essa redução, seja qualquer outra, mas falando especificamente do ICMS, uma redução no preço global. Na medida em que você reduz a 12 para todos os Estados, acho que o que você vai ter, na média... Há Estado que já cobra menos, há Estado em que é 25, mas, na média, o que você vai ter é um custo menor de ICMS. A tendência é que isso seja, sim, repassado. E o mais importante: por ser uma indústria que opera em rede, como eu disse, essa redução de custo, mesmo acontecendo em São Paulo, não é benefício único e exclusivo do passageiro que decola de São Paulo, ou seja, aquela pessoa em São Paulo que está ali entrando naquele avião que recebeu um combustível mais barato. Na verdade, isso é percebido por toda a rede, porque as empresas aéreas têm um incentivo muito grande ao expandir as redes para que haja mais pessoas alimentando seu sistema e assim por diante. Assim, cria-se um círculo virtuoso no transporte e elas conseguem crescer e aumentar o serviço. Como a margem, em geral, é muito baixa, eles precisam, de fato, de volume para operar dentro de uma sustentabilidade de médio e longo prazo.

Outra consideração que eu queria fazer e deixar para os senhores é que a gente sempre olha do ponto de vista de incentivar o mercado não somente para aquelas que já estão inseridas naquele mercado consumidor. Então, uma pessoa que tem uma renda suficiente para voar nos preços de hoje vai continuar voando. Talvez, com uma redução dessas, ela voe um pouco mais, tenha mais opções de horário, mais opções de destino, mas ela já tem renda e já está inserida no mercado.

O que eu peço para a gente olhar... Essa é uma visão muito atenta da agência, e a gente diz muito isso. A gente está tentando olhar para um mercado daquelas pessoas que não têm acesso ainda ao consumo, porque sua renda ainda não permite acessar aquele mercado. E, de fato, reduções, 5% com uma medida, 3% com outra medida, 1% com outra medida e assim sucessivamente, podem, sim, trazer o preço das passagens ao nível em que elas se insiram no consumo e possam, de fato, valer-se de todos os benefícios do transporte aéreo. E a gente pensa não só em negócio, não só em lazer, mas também em saúde.

Então, a gente, quando faz discussões, por exemplo, com o Norte, com o Nordeste, com regiões de difícil acesso, um dos pontos mais importantes e suscitados é que a pessoa, às vezes, tem algum problema, precisa se deslocar para um grande centro, onde vai ter acesso à saúde e, muitas vezes, aquilo não é viável, não é possível porque é difícil as pessoas terem renda para acessar o transporte. Então, a gente entende como um benefício, sim, a redução de custo. A pessoa já está pagando um valor e vai pagar um pouco menos. Isso é um ganho perceptível; a pessoa pode eventualmente viajar mais. Mas é muito mais importante a gente olhar para aquele passageiro que não está inserido hoje no mercado. Este poderia, sim,

passar a ser inserido e passar a usufruir de todas as vantagens da aviação, que é o meio de transporte dos mais seguros do mundo, que é um meio de transporte rápido, com todos os benefícios que nós que somos usuários do serviço conhecemos.

Então, eu ia só pedir, fazer a consideração para que a gente não encare as reduções de ICMS como reduções que trarão ganhos locais e específicos para aquelas pessoas que vivem ali, que vão decolar a partir dali, acho que não é isso.

Cito o exemplo de São Paulo. Em São Paulo, de fato, a renda média dos empresários e das pessoas que estão ali permite que elas voem com o ICMS a 25% - obviamente, com 12% também permitiria. Mas essa redução no Estado de São Paulo, a redução no Brasil inteiro, ela tem o efeito irradiar para toda a rede e permitir que você consiga aumentar, de fato, a quantidade de destinos a serem atendidos, o número de cidades. A gente tem hoje na casa de 100, 110, varia um pouco, a depender da temporada e do período do ano. Há no Governo uma meta para expandir...

(Soa a campanha.)

O SR. JULIANO NOMAN - ... isso para mais de 200 localidades.

Já vou encerrar, Senador.

Agora, a gente só vamos atingir isso se, de fato, encarmos o transporte com essas premissas. É um transporte que precisa se universalizar. É um transporte que funciona em rede, em que todos os ganhos de eficiência, de redução de custos, são, sim, repassados para o passageiro, refletem-se em passagens mais baratas no fim do dia.

Para tentar responder à pergunta do senhor, sendo bem objetivo - deixei-a para o final de propósito -, o que a gente faz hoje? As empresas aéreas têm a obrigação de nos enviar relatórios com os preços das passagens vendidas. Esses dados são todos auditados pelas empresas, já chegam para a gente auditados, e, a partir daí, fazemos o acompanhamento. Além disso, em caso de qualquer dúvida ou discrepância, temos alguns *checks* e batimentos que fazemos, porque temos muitos dados de operação, de quantidade de voo. Então, qualquer coisa que bata, fazemos diligências às empresas e vemos se têm corrigido. Mas a margem de erro é muito baixa, porque, como eu disse, os dados já vêm auditados. Além disso, fazemos monitoramento por sistema de reserva, sistema de venda e de bilhete. Conseguimos, de fato, checar se aquilo que está sendo informado é mais ou menos real, coerente, condizente, em que pese não termos a quantidade vendida quando monitoramos os *sites*. Mas conseguimos, batendo com outros dados que recebemos na agenda, ter uma noção se os preços que estão sendo informados e os volumes que estão sendo informados estão dentro do que se esperava mesmo.

Os serviços diminuíram. Aqui o Eduardo pode falar, já vem falando muito disso. A crise econômica diminuiu a oferta de todos os serviços, de maneira geral, na economia, e no transporte aéreo não foi diferente. Mas o que observamos no transporte aéreo é que ele é muito sensível à atividade econômica.

Para vocês terem uma ideia, o que a gente tem, na média, no Brasil, ...

(Soa a campanha.)

O SR. JULIANO NOMAN - ... para cada 1% de PIB, o transporte aéreo responde com 3,5%, 4%. Então, assim que a atividade econômica retomar, a gente acredita que também o mercado retome. O que a gente tem que colocar aqui são esses pontos que eu já coloquei.

Mais uma vez agradeço a oportunidade e coloco-me à disposição para tirar quaisquer outras dúvidas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Agradeço ao Dr. Juliano Noman.

Consulto o plenário se nós vamos ouvir todos os Senadores ou de três em três. Poderíamos ouvir todos para agilizarmos um pouco mais.

Nós fizemos aqui a nossa lista pela ordem de chegada. E, a pedido do Senador Jorge Viana, que foi o Relator da matéria que foi ao plenário... Peço licença aos Senadores para dar a palavra ao Senador Jorge Viana, que pediu preferência para falar por ter sido o Relator, no plenário, desta matéria. E, por conseguinte, S. Ex^a tem estudado mais a fundo o tema e pode nos ajudar com relação...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Cinco minutos?

Cinco minutos para cada Senador, não sendo rígido, mas de acordo com a necessidade de fazer a explanação.

Entendo que esse debate é importante. Já coloco aqui para os senhores que eu fiz uma pergunta ao Dr. Eduardo com relação ao ICMS sobre a passagem. As companhias aéreas já não pagam o ICMS sobre a venda de passagem.

É um detalhe importante, Senador Jorge Viana, só para tomarmos conhecimento. Não há pagamento de ICMS sobre a venda de passagem, como também não há obrigatoriedade de se transportar com preço reduzido deficientes, também idosos e muito menos estudantes, como é o transporte terrestre, que paga ICMS e é obrigado a levar o deficiente com redução de passagem, é obrigado a levar o estudante e também o idoso.

É só para termos esse conhecimento.

Então, passo a palavra ao Senador Jorge Viana.

Muito obrigado, Senador.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR) - Senador Acir, só para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pois não.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR) - Primeiro, quero parabenizá-lo por ter realmente convocado essa audiência pública.

Eu sou o Relator da matéria, e, de preferência, o primeiro a falar é o Relator. Mas também entendo, como V. Ex^a, que o Senador Jorge Viana já se debruçou sobre esse assunto, conhece-o com muita propriedade e pode até me ajudar a dirimir já algumas dúvidas que eu tenho.

Portanto, eu cedo esta ordem.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem.

Muito obrigado, Senador Telmário.

Passo, então, a palavra ao Senador Jorge Viana.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Eu queria muito agradecer ao colega Telmário, que, de fato, é o Relator na Comissão. Eu sigo como Relator deste assunto no plenário, porque também fui signatário, junto com o Senador Randolfe, da proposta original.

Trabalho com esta questão há muito tempo e queria cumprimentar o Senador Acir, que preside a Comissão e que é preocupado com o tema, mora na região, como eu - S. Ex^a é de Rondônia, e eu sou do Acre -, pela maneira que encontrou para a gente não ter um desfecho que pudesse dividir o plenário na última sessão. Eu concordei de trazermos a matéria para cá, fazermos essa audiência pública, ouvirmos mais os colegas e queria agradecer, mais uma vez, ao Senador Telmário e a presença de todos.

Eu ouvi atentamente as exposições, tenho muito respeito por todos que estão aqui. Faz tempo que não encontro o Dr. Mauro Ricardo, e agradeço as suas palavras, mas hoje, lamentavelmente, estamos em postos divergentes. E ele é muito competente, não é fácil. Mas acho, sinceramente, que fiquei até um pouco triste, porque ele é um homem brilhante, um servidor público fantástico, mas falou como alguém que não tem nenhuma observação sobre o restante do Brasil, que ele já serviu nas funções que ocupou. Falou muito como ex-secretário da Fazenda de São Paulo e como atual Secretário da Fazenda do Paraná. E, óbvio, defendeu os interesses exclusivos de São Paulo e do Paraná, mas esqueceu-se dos interesses do País.

Eu tenho que falar nesse tom, dessa maneira, porque nós não estamos falando de qualquer serviço. É, sim, um serviço de primeira necessidade do nosso País.

Sr. Mauro, são três dias com três noites para chegar ao meu Estado de carro. A alternativa é o avião. Então, é um serviço de primeira necessidade.

Neste fim de semana, fui a um compromisso no Rio. Havia um casal de amigos que foi levantar o preço da passagem, e estava R\$1.400,00 a ponte aérea. Pegaram o carro e foram 400km pela Dutra e chegaram ao compromisso no Rio. Nós não temos essa saída. Há uma exclusão de uma parcela enorme de brasileiros do transporte aéreo porque o Brasil tem simplesmente a passagem aérea mais cara do mundo. É mais fácil ir daqui para o Japão e voltar do que ir daqui para o Acre e voltar. Nós temos que discutir isso.

É óbvio que não é a solução final mexer na alíquota do QAV. Óbvio! Não precisa repetir. Mas é constitucional - o próprio competente Mauro Ricardo colocou -, é absolutamente constitucional o que nós estamos decidindo. É prerrogativa do Senado, exclusivamente do Senado, deliberar sobre isso, e nós estamos tentando a deliberação. Não é contra São Paulo, mas está havendo todo tipo de sabotagem nessa proposta. Não pensam o País.

São Paulo concentra o maior número de voos, decolagens e aterragens, do País, ganha muito. E vai ganhar muito mais com essa proposta. Sabe quantos voos teremos a mais se nós aprovamos isso, Secretário Mauro? Vinte e seis para São Paulo, que está no topo da sua lista como perda, e onze para o Paraná, que é o Estado que V. S^a representa.

E o que significa mais voos? Mais arrecadação de ICMS. Essa conta eles não fazem.

O que significa nós termos uma alíquota que acabe com essa verdadeira guerra fiscal que temos? Há, sim, conflito de interesse dos Estados. Cobrar de 3% a 25% não é conflito? Não é conflito uma empresa se instalar em São Paulo ou se instalar no Acre? Claro que há conflito.

A Constituição estabelece - é uma prerrogativa nossa - que temos que trabalhar pela igualdade em um país continental como o nosso. O nosso País já viveu muita desigualdade. Passe uma régua do Sul maravilha para o Nordeste, para o Norte e até o Centro-Oeste e o senhor vai ver a absoluta falta de infraestrutura no Nordeste, a absoluta falta de infraestrutura no Norte e também aqui no Centro-Oeste. Isso é justo? E vêm essas teorias de que tem que manter tudo como está, de que isso é livre mercado. Não! Nós precisamos de uma ação, sim.

Nos Estados Unidos - cumprimento e agradeço a todos os nossos convidados -, que têm uma população de 320 milhões de pessoas, porque é um país continental também, vai do Atlântico ao Pacífico, há quase 800 milhões de pessoas andando de avião por ano. O nosso País tem 200 milhões de habitantes e chegou a ter 110 milhões andando de avião e, agora, está menos de 100. E nós não vamos tomar nenhuma atitude?

Eu compro passagem com dois meses de antecedência porque uso o dinheiro público. As pessoas não têm essa condição, as pessoas viajam por necessidade. É um serviço de primeira necessidade. Eu acho que a mais infeliz das ideias foi Robin Hood ao contrário. Ao contrário!

São Paulo é um Estado rico, é a Nação rica do Brasil, o Paraná também. Pelo amor de Deus! O resto vai ter que ficar na miséria para alimentar o Robin Hood às avessas, que é São Paulo?

Sinceramente, eu acho que houve uma mudança grande. As companhias aéreas - eu faço um apelo aos colegas Senadores - estão assumindo um compromisso de trazer aeronaves de volta, voos de volta. Quando se diz 74 voos a mais, são 148 operações a mais, porque para cada voo são duas operações. Isso vai ajudar a gerar mais empregos nos aeroportos, arrecadação maior para os Estados e Municípios. Nós não estamos tirando dinheiro, nós estamos pondo. Se tivermos 130 milhões de pessoas andando de avião, São Paulo vai ganhar mais do que ele está ganhando hoje, vai ter mais dinheiro para a educação, vai ter mais dinheiro para os Municípios na distribuição do ICMS. É simples. É matemática.

Agora, e diminuindo o número de passageiros nos voos? Diminuindo o número de voos? Vai ter menos ICMS, menos dinheiro para as prefeituras, menos dinheiro para os Estados. A conta é exatamente o contrário. Se não quisermos ser Robin Hood ao contrário, temos que aprovar esse projeto. Nós temos que aprovar, porque é muito importante. Acho que as companhias agora têm um compromisso. Eu faço algumas perguntas também porque acho que é importante fazer alguns questionamentos.

Qual é a ocupação média de voos - aí eu peço para quem tem essa informação - mundo afora? Pegando países da Europa ou mesmo os Estados Unidos, qual é a ocupação média? Qual é a do nosso País?

Porque eu sei que quando você tem, como tivemos agora, uma redução drástica de voos para o Nordeste e para o Norte, o que acontece? Menor oferta de assentos. E o preço faz o quê? Sobe.

Olha, não vamos discutir, nestes tempos de crise, que está tendo queda no preço da passagem aérea no Brasil. Não está tendo queda. Já teve, mas está tendo um aumento. Por quê? Porque não há oferta de voos. Eu só tenho duas alternativas para ir para o Acre: pegar um voo à noite ou esperar 24 horas depois para pegar outro voo. Passar minhas noites...

Eu fui governador, Mauro, você sabe disso, eu nunca paguei meia hora de jatinho durante oito anos como governador, andando nesses voos, nas madrugadas. Talvez isso tenha piorado minha situação do ponto de vista da idade, como piora a dos colegas todos. Por quê? Porque só colocam voos para o meu Estado, para Roraima, terra do nosso Relator, Telmário, quando o avião está disponível. Porque avião tem que voar o tempo inteiro. Aí, de noite, de madrugada, vai para o Acre. É essa a alternativa que os doentes, que as famílias, que as crianças, que os idosos têm para ir para o meu Estado e voltar.

Será que isso é justo? Será que é um País justo?

Mestre Mauro, você é muito bom na Fazenda para arrecadar, e por isso você está nessa tese. Sabe quanto custa um litro de gasolina no meu Estado, em alguns Municípios? R\$8,00. Nós pagamos um adicional para sermos brasileiros.

Agora, num serviço que pode salvar vidas... Não há desenvolvimento no Acre e em Rondônia se nós não tivermos transporte aéreo de qualidade, regional, além desses voos para as capitais.

Eu estou nessa luta não é para agradar companhia aérea. Eu estou nessa luta para atender o interesse dos brasileiros, para aumentar a arrecadação das prefeituras, aumentar a arrecadação dos Estados e fazer do Brasil um país mais justo e mais igual, como estabelece a Constituição. Então, é essa pergunta.

Eu queria também falar sobre o combustível da aviação no mundo. Nós temos o combustível da aviação mais caro do mundo? É isso? Como ele é regulamentado? Ele é dolarizado ou não é dolarizado?

Qual é o custo das companhias aéreas? Eu vi o Secretário Rogério falar isso. É em torno de 40% o custo das companhias aéreas com combustível? É porque ele é dolarizado e nunca baixa? Como é isso?

Eu queria também, por último, fazer um questionamento: quando é que nós vamos ampliar as companhias aéreas no Brasil? Eu sempre defendi companhia nacional. Quando é que nós vamos ter voos regionais? Uma medida como essa pode ajudar as companhias?

Aí eu pergunto ao Eduardo Sanovicz se esse é um passo que pode nos levar a sonhar de novo a ter voos regionalizados, especialmente em regiões enormes como a que eu vivo, que é a Amazônia.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Jorge Viana.

Passo a palavra ao nosso Relator na CI, Senador Telmário Mota.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR. Como Relator.) - Sr. Presidente, Senador Acir, senhores convidados, Srs. Senadores, Sr^{as} Senadoras, eu queria começar por uma pergunta que me chegou às mãos. Ela é dirigida ao Dr. Eduardo.

Dr. Eduardo, existe Estado que possui, aprovado por leis estaduais, Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional. Os termos desses programas serão mantidos? Por quem? Pelas empresas aéreas ou pela associação que V. S^a representa? Essa é uma pergunta.

Sr. Presidente, nós sabemos que o direito de ir e vir é constitucional; é fundamental a locomoção. Na fala do Dr. Eduardo, ele disse que 74 novos voos surgirão. Aí a pergunta: quantos por região? Quantos por Estado?

Eu quero perguntar também, Sr. Presidente, ainda ao Dr. Eduardo. Fonte do setor aéreo estima que o custo do tanque cheio, tanque vazio, para não usar a palavra inglesa *tank*, está em 3% e 5% do combustível armazenado por hora de voo. Quer dizer, fontes do setor aéreo estimam o custo do tanque cheio em 3% a 5% do combustível armazenado por hora de voo. Em voos curtos, portanto, a prática é certamente vantajosa. Seria correto dizer que a possibilidade de tanques cheios e tanques vazios incentiva as empresas a voarem entre as capitais do Sul e Sudeste, desincentivando os voos mais longos para a Região Norte do País? Ou seja, como aquela questão do tanque muito cheio fica mais caro e o tanque menos cheio fica mais barato, ficaria melhor voo centrado no Sul e Sudeste, sacrificando a Região Norte?

Aí ficaria também uma pergunta ao Dr. Juliano. Bom dia, Dr. Juliano.

Caso essa questão do tanque cheio e tanque vazio influencie na preferência dos voos, seria possível, pela via regulatória, limitar essa prática estabelecendo limites de peso mais rígidos para decolagem?

Aí ficaria uma pergunta também ao Dr. Alexandre.

O mercado de aviação civil do Brasil é dominado por um oligopólio. As duas maiores empresas dominam 70% do mercado e as quatro maiores mais de 90%. Como garantir que a redução de impostos será, de fato, repassada por essas poucas empresas ao consumidor brasileiro em especial? Como garantir que os aeroportos com poucos destinos e poucos horários não sejam tratados de forma desfavorável, ainda que o preço médio nacional venha a cair?

Sr. Presidente, de modo geral, eu queria formular essas perguntas que foram aqui dirigidas, mas eu queria aqui pegar um gancho na fala do Senador Jorge Viana.

O meu Estado é o mais distante da Federação. E as empresas aéreas, exatamente por esse oligopólio, centralizaram nossos voos no período noturno.

Agora, imaginem. Você sai de lá uma hora, duas da manhã e chega aqui seis horas. Você nem ganha a noite nem ganha o dia. Ou ganha um dia sacrificado, extremamente sofrido, você tem que passar um dia aí... Dormir até meia-noite é quase que normalmente impossível. Os hábitos das pessoas normalmente não permitem isso. E no horário que você vai realmente dormir é o horário que você está viajando. E eu, que tenho muito medo de avião, não durmo de jeito nenhum. Posso tomar qualquer coisa... E pior se tomar, porque depois eu quero dormir durante o dia. Aí durante o dia eu não posso porque tenho que vir trabalhar, fazer jus ao meu salário. Então, é de sacrificar.

Era bom realmente essa questão desse nivelamento de ICMS, sem nenhuma dúvida. Eu não reprimo e nem condeno o Estado de São Paulo, mas cabe a nós, numa maioria absoluta aqui, definirmos o que é melhor para o Brasil.

Acho que cada um puxa a lenha para sua fogueira, até reconheço isso, mas nós somos a maioria. São 81 Senadores, eu acho que com bom senso e bom juízo podemos buscar esse equilíbrio, porque está sacrificado quem mora distante.

E os voos para o Norte, a todos os convidados aqui, não é nenhuma mordomia, nenhum privilégio, é uma necessidade, necessidade absoluta.

E uma última pergunta que chegou dos universitários, Senador Acir, diz assim: "Por que vocês querem padronizar o ICMS só para voos aéreos? E nós que andamos de ônibus - terrestre, estaduais, municipais e urbano - também não merecemos?" É uma pergunta para a Anac analisar e para nós debatermos.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Telmário.

Na sequência, passo a palavra ao Senador Fernando Bezerra Coelho.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, eu queria iniciar as minhas palavras cumprimentando o Dr. Mauro Ricardo. É um dos mais competentes executivos públicos deste País.

Eu acho que o sucesso do Prefeito Serra, o sucesso do Prefeito ACM Neto e agora a recuperação fiscal do Estado do Paraná se devem, em muito, à competência, ao brilhantismo, à capacidade de trabalho, de articulação com que o Dr. Mauro Ricardo se desincumbe das suas missões e das suas tarefas.

Portanto, quero cumprimentá-lo.

Mas, da mesma forma que o Senador Jorge Viana, tenho que pedir permissão para dizer ao Dr. Mauro Ricardo que esse tema é muito caro ao Brasil mais pobre. Eu prestei muita atenção a sua fala e também tive acesso ao resumo da sua palestra, procurando pegar os outros argumentos, porque não houve tempo para que V. S^a pudesse apresentá-los nesta reunião.

Quando V. S^a, Dr. Mauro Ricardo, conclui que a iniciativa do Senador Jorge Viana não seria bem-vinda porque não existe o conflito de interesse entre os Estados envolvidos nesta questão, eu acho que é importante que a gente possa rebater essa afirmação.

Na realidade, no argumento que V. S^a coloca de que as alíquotas do ICMS devem ser tratadas no contexto da reforma do ICMS, V. S^a faz uma ponderação para que essa discussão possa ser adiada e possa, portanto, ser tratada no bojo de toda a concertação que nós temos ainda que fazer sobre o ICMS. Mas permita-me discordar. Eu fui constituinte. O sistema tributário que está aí nós ajudamos a construir, a concebê-lo. Uma das coisas mais caras para os Estados do Norte, do Nordeste e do Centro-Oeste era eliminar a característica de o ICMS ser um imposto de produção, porque era uma injustiça fiscal. O ICMS sendo imposto de produção beneficiava os Estados mais ricos da Federação.

E, aí, no meio daqueles debates acalorados, conseguimos colocar um dispositivo no texto constitucional dizendo que o Senado da República iria estabelecer a alíquota interestadual. A ideia era a de que ela viesse sendo reduzida, para que, ao longo do tempo, o ICMS deixasse de ser um imposto de produção e passasse a ser um imposto de consumo, para poder fazer justiça aos Estados mais pobres. Até hoje isso não se configurou. E por quê? Pelos mesmos argumentos que V. S^a aqui colocou: porque isso poderia inviabilizar as finanças dos Estados mais ricos. E nós Estados mais pobres ficamos no aguardo de um dia que não chega.

A proposta do IVA é debatida aqui neste Congresso Nacional há mais de 20 anos. Ela não avança porque os Estados mais ricos não permitem que avence. Imposto sobre Bens de Capital! Onde já se viu cobrar isso? Mas não se desonera o imposto sobre máquina, sobre equipamentos, porque os Estados ricos não deixam! E o argumento é sempre o mesmo: é a repercussão nas finanças públicas dos Estados ricos.

Mas o Dr. Mauro Ricardo, hoje, como é uma pessoa muito justa, clara e transparente, trouxe uma planilha mostrando a repercussão fiscal dessa discussão em que estamos envolvidos.

Meu caro Senador Flexa, com tudo isso que nós estamos discutindo, o Estado do Paraná vai perder 22 milhões. Isso não representa 0,3% da receita do ICMS do Paraná. São Paulo é que perde mais, 295 milhões, para um Estado que tem uma arrecadação de ICMS maior que 100 bilhões por ano!

E nós vamos continuar a ver um País continental como este não ser servido por uma malha de aviação regional por causa dos interesses menores?! Não! Eu não acredito! Eu não acredito que a gente possa, depois de ter debatido por tanto tempo essa questão aqui, nesta Comissão, na Comissão de Assuntos Econômicos... A matéria chegou a Plenário!

Aqui, o Senador Jorge Viana cometeu um erro, ele disse que concordou com a audiência pública para não dividir o Plenário. O Plenário não está dividido.

Assim como convalidamos os incentivos do ICMS, nós vamos aprovar essa matéria por uma grande maioria, porque nós não podemos mais postergar a construção de um Brasil mais igual, mais solidário, mais justo e mais fraterno. Nós não estamos aqui inviabilizando as finanças públicas de Estado nenhum.

Agora, o que nós queremos? Aí quero me associar às palavras do Dr. Eduardo. É que, pelo amor de Deus, não vamos inventar jabuticaba aqui no Brasil! A indústria da aviação civil precisa ter regras que se assemelhem à indústria de aviação civil internacional. Está sobejamente demonstrado que o custo do combustível no Brasil é exorbitante, 40% a mais da média do mundo afora! E o custo disso - esta realidade vai chegar aos Estados - são as alíquotas excessivas de ICMS em combustível, em querosene de aviação, em telecomunicações, em energia. Até onde é que a gente vai inviabilizar setores inteiros estratégicos para o desenvolvimento nacional por conta da maior facilidade para arrecadação dos Estados?

E olha que eu não posso concordar com Dr. Mauro Ricardo em relação à política do Robin Hood. Não é, não! Perdoe-me, mas não é. Na realidade, nós estamos vendo cada vez mais uma inclusão, cada vez mais brasileiros usufruírem dessa aviação civil que nós estamos construindo. E estamos apenas no começo. Ela está ainda muito concentrada no eixo Rio-São Paulo e na periferia desse eixo, que é o Sul do País. Agora, o vazio econômico do Brasil, que é o Nordeste e o Norte, precisa sobremaneira dessas ligações aéreas, que só vão se realizar se tivermos coragem - e vamos ter - de reduzir a alíquota do querosene de aviação. Vai ser uma das medidas que vai repercutir por muitos anos.

É óbvio que a gente fica desconfiado, Dr. Eduardo, com esse compromisso dos novos voos. É óbvio que a gente vai cobrar do Cade que fiscalize para que não haja abuso no sentido dos preços das passagens. Reduzem-se os custos, e os preços continuam os mesmos. Nós vamos exigir que os preços sejam competitivos, que eles sejam reduzidos. E nós vamos aqui cobrar que a Abear, em nome das suas associadas, possa fazer valer esses 74 voos a mais. Aliás, eu queria que fossem 75 voos, porque nós estamos brigando por um voo a mais para Pernambuco, que é um voo que liga Petrolina a Brasília, que já tivemos no passado. Hoje, para chegar à cidade que é a maior cidade do Semiárido do Nordeste, a gente tem de ir a Salvador ou a Recife, quando já tivemos um voo, seja da Varig, da Rio Sul ou até mesmo da TAM, num passado não muito distante.

Então, quero fazer aqui um apelo, além do voo adicional de Petrolina a São Paulo, porque tudo bate em São Paulo. Esses voos, para se viabilizarem, nascem em São Paulo e voltam para São Paulo. É importante, porque São Paulo é o nosso centro econômico.

Eu estudei em São Paulo. Tenho a maior admiração pela história de todos os paulistas. Precisamos de São Paulo para ter um Brasil rico, próspero, desenvolvido, mas São Paulo precisa ter cada vez mais uma visão nacional, uma visão de integração, para que o nosso País seja mais igual, mais justo, mais fraterno e mais solidário.

Por isso, Presidente, voto com alegria nessa matéria. Creio que vamos surpreender o Plenário. Hoje tivemos esta audiência pública, todas as dúvidas foram esclarecidas. As cobranças serão grandes junto a Abear, junto à Anac, junto ao Cade, para que essa decisão não seja malbaratada, no sentido de ser distorcida nos objetivos que estamos desejando: a implantação da aviação regional com maior número de voos para o Norte, para o Nordeste e para o Centro-Oeste, para que possamos incluir cada vez mais brasileiros desfrutando do transporte da aviação civil.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Fernando Bezerra.

Passo a palavra ao Senador Omar Aziz, para fazer suas colocações.

Todos estão inscritos pela ordem de chegada.

A palavra está agora com o Senador Omar Aziz.

O SR. OMAR AZIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Sr. Presidente, Srs. Senadores, Srª Senadora, eu não sou contra a desoneração de ICMS, mas quando há uma contrapartida.

O Senador Fernando Bezerra, há pouco, falou sobre a convalidação. Pessoalmente, fui contra a convalidação na forma como foi aprovada pelo Senado, não contra as empresas que já estão instaladas, mas pela abertura, pela brecha que foi dada. Mas esse é outro assunto.

O grande xis dessa questão é a contrapartida, porque o Senado, o Congresso Nacional está sendo diariamente provocado por delações, por ter dado benefícios a grandes empresas sem contrapartida alguma, só tirando dos governos e da União. Não estou dizendo que este é o caso. Não estou dizendo que este é o caso!

O Estado do Amazonas tem o ICMS de 7%. Lá, quando a economia está forte, não falta voo, porque sai com carga. Os voos vão para Manaus para saírem com grandes cargas de transporte. É a carga que dá um volume maior de recursos para as empresas aéreas. Quando a economia está baixa... Agora mesmo, neste processo que estamos vivendo no País, a economia da Zona Franca está com dificuldade, o Brasil está com dificuldade de poder de compra, nós perdemos 27 voos noturnos lá. Mas a economia fez com que se perdessem os 27 voos, não foram as empresas que saíram de lá.

Eu já negocieei, ou melhor, já me sentei à mesa para tratar desses assuntos, para falar sobre desoneração com contrapartida para os aeroportos. Quando cheguei aqui, o Secretário Nacional de Aviação Civil estava falando, o Rogério. Aliás, recebi uma ligação, na semana passada, do Ministro da Aviação querendo ter uma reunião para tratar sobre esse assunto. Eu disse: "Estou à disposição, sem problema algum, converso com quem estiver ali." Mas creio que não podemos, como foi feito na convalidação... Empresas que não geram nenhum emprego estão recebendo benefício fiscal.

Convalidou-se sem haver uma segurança de que essas empresas vão manter empregos, vão aumentar o número de empregos. Quer dizer, você só dá, dá, dá, dá e não recebe nada em troca. E aí o Governo, quando você precisa de uma aviação regional, na nossa região, como no Acre, no Amapá, em Roraima, em Rondônia, onde nós temos uma dificuldade maior... Se os aeroportos no interior do Amazonas, por exemplo, não funcionam, a culpa não é do Governo estadual, a culpa não é do Senador, a culpa é do Governo Federal, que nunca trabalhou essa questão.

Nós estamos discutindo isto aqui: vamos dar isenção? Vamos dar isenção. Eu tenho de concordar com o Senador Fernando Bezerra quando a gente fala em termos de percentuais de perda, em valores absolutos. E R\$200 milhões para o Estado de São Paulo é algo diferente de R\$200 milhões para o Acre. Para o Acre, R\$200 milhões é muito dinheiro; para o Estado de São Paulo, não chega a ser muito dinheiro, pela arrecadação que ele tem. Nós estamos aqui fazendo relações.

O Estado do Amazonas tem uma política de desoneração do combustível. Nós cobramos 7% para as empresas, com a contrapartida que era para ser feita. As empresas, como a Azul, disseram que não têm condições de voar, e é verdade, porque os aeroportos não oferecem condições para os passageiros, para embarque e desembarque. Não há embarque e desembarque. A grande maioria dos aeroportos no interior do Amazonas está lá sem uma pessoa sequer. Há um vigia lá só. A gente pousa naqueles aeroportos sem um vigia. Então, você não tem como transportar passageiros numa empresa, como Azul, TAM, GOL, qualquer outra, se você não tiver um mínimo de estrutura para embarque e desembarque dos passageiros. Há alguns aeroportos onde é feita essa estrutura.

Eu não sou contra. Eu me posicionei, naquele dia, questionando a contrapartida. Essa questão não é uma briga do Brasil contra São Paulo. A discussão não pode ser essa. A discussão não é essa. Eu, como Governador e representante do Amazonas, já tive inúmeras brigas com São Paulo, inclusive com o hoje Secretário do Paraná, que foi Superintendente da Zona Franca de Manaus e sabe das dificuldades que nós temos para ter competitividade. Mesmo assim, como Secretário do Estado de São Paulo, ele não olhava por esse ângulo, ele olhava para os interesses de São Paulo. Nós estamos aqui discutindo interesses estaduais, não são nacionais. São interesses estaduais.

Eu vou votar a favor da desoneração. E não é verdade o que o Fernando Bezerra falou aqui, não, que, se tivesse botado para votar naquele dia, ia perder, não ia passar, não. Não é bem assim também, não. Vai atropelar. Houve um apelo em relação à convalidação. Mesmo o Estado que não tem nenhum benefício entregue a um empresário, acho que pode ter. Então, é fácil. Mas, em relação a você abrir mão de ICMS sem ter uma contrapartida, não seria tão simples aprovar no Senado. Essa contrapartida de aumentar o número de voos e de tentar reduzir a tarifa é uma contrapartida que nos deixa muito à vontade para votar a matéria. Então, eu quero deixar muito claro isso.

Há pouco, eu estava conversando com uma representante da Azul. Ela me trouxe até uma proposta em que você diminui a alíquota do ICMS conforme vai se cumprindo ou não se cumprindo. Eu não sei como poderia ser feita essa fiscalização.

Mas, neste primeiro momento, Senador Acir - V. Ex^a é do Norte, sabe disso também, tem dificuldade, como nós temos dificuldade -, acho que a contrapartida de haver mais voos e de mantermos uma tarifa acessível à maioria da população... Se você pegar o que o Dr. Eduardo falou no início, ele falava em 25 milhões de passageiros; hoje, ultrapassa 110 milhões de passageiros/ano. Nós não estamos falando de... É um crescimento de 70%, de 75%. Aliás, não é de 75%, não; é de 300% mais ou menos, no acesso. E, sinceramente, as companhias pouco ou quase nada oferecem para o passageiro hoje num voo de quatro horas. Mas é a regra, que não é nacional, é internacional.

Por isso, se houver uma contrapartida para os Estados, principalmente para a Região Norte - e aí eu tenho de puxar para o meu lado, tenho de puxar para o Estado do Amazonas, não vou aqui puxar só para os outros Estados, mas principalmente para o meu Estado -, não tenha dúvida nenhuma... O Amazonas já dá esse benefício. O Eduardo deve saber disso, como os outros sabem disso. Cobram-se 7% de ICMS, porque nós não temos outra forma de transporte no Amazonas. Não nos permitem asfaltar a BR-319. Não nos permitem! Sinceramente, não nos permitem. Enquanto em Estados como Pernambuco e outros você pode sair por terra e o que você produz pode chegar a São Paulo através das estradas feitas, o Amazonas e Roraima são os únicos dois Estados brasileiros que não têm o direito de que sua produção, tanto do setor primário quanto da indústria, saia por terra. Ou ela sai por barco ou sai por avião. Então, ninguém é mais prejudicado no Brasil, em relação ao transporte tanto de pessoas como de produção, como o Estado de Roraima e o Estado do Amazonas. Então, todos nós temos esse interesse.

Se São Paulo baixar a alíquota, é lógico que melhora, porque tudo converge em torno de São Paulo. Tudo converge em torno de São Paulo! Antigamente, nós tínhamos dois ou três voos diários Manaus-Rio. Isso acabou. Hoje há voos diários de Manaus-Brasília e de Manaus-São Paulo. Sempre converge para São Paulo. O voo direto que Roraima deve ter é Roraima-São Paulo. O voo direto que Rondônia tem é Rondônia-São Paulo.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR. *Fora do microfone.*) - É por Brasília.

O SR. OMAR AZIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Não tem também. É por Brasília. É tudo via Brasília. De Roraima, tem de ir para Manaus, às vezes, para fazer essa conexão. Vai para Brasília e de Brasília para São Paulo.

Veja bem, quando coloco aqui que os dois Estados mais prejudicados em escoamento de produção são Roraima e Amazonas, é porque nós não temos estradas. Os outros Estados até as têm. Se elas estão em boas condições ou não, essa é outra questão.

Por isso, sou favorável - e aí nós não estamos assinando nada, não há um documento para que este acordo possa ser cumprido - e espero que, por meio desta Comissão, Senador Acir, V. Ex^a como Presidente desta Comissão, possamos realmente ter uma fiscalização.

E aí peço à Anac, peço à aviação civil do nosso Brasil que possa ter esse tipo de comprometimento conosco, para que possamos dar esse benefício.

Não sou contra; sinceramente, não sou contra. Acho que, para transporte de pessoas e transporte de produção, nós temos que baratear custo, senão chega ao consumidor um preço muito caro.

Então, vou votar a favor, mas com essa contrapartida que eu espero para o meu Estado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Omar.

Pela ordem, passo a palavra à Senadora Vanessa Grazziotin.

Na sequência, falarão Roberto Rocha e Flexa Ribeiro.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Muito obrigada, Sr. Presidente.

Presidente, quero cumprimentar todos os convidados, não os citarei individualmente até por economia de tempo.

Quero abordar alguns aspectos do que eu ouvi aqui. E o que eu não pude ouvir, porque não cheguei aqui desde o início, pude ler. Algumas apresentações nos foram repassadas.

Há algo que já foi levantado pelos colegas que me antecederam, mas que faço questão de registrar até para dar minha opinião, registrar minha opinião, porque acho que temos de falar daquilo que a gente faz, porque fazer de um jeito e falar de outro, para mim, não tem o menor valor, nem a menor credibilidade.

Primeiro, falo da possibilidade da legalidade ou não. O Dr. Mauro Ricardo e outros levantaram aqui a questão da legalidade ou não desse projeto, visto que a própria Constituição Federal determina que uma interferência, ou seja, o estabelecimento de alíquotas máximas e mínimas pelo Senado Federal, de alíquotas internas de ICMS, só é possível quando há conflito de interesse. Então, há aqui manifestações do Dr. Mauro Ricardo, repito, de que o projeto seria inconstitucional, de que haveria vício de inconstitucionalidade, porque não há conflito de interesses. Ora, como não há conflito de interesses com tantas alíquotas diferenciadas, se um Estado está prejudicando o outro que está exatamente ao seu lado?

Então, nem quero discutir a questão da legalidade e da constitucionalidade, porque creio que há, sim, conflito. Aliás, o Brasil vive um grande conflito tributário. Não é à toa que estamos buscando uma reforma tributária mais abrangente há muitos anos e não conseguimos. Também não quero repetir isso. Por quê? Porque vivemos um conflito tributário no Brasil. A lei que convalidou, aprovada agora recentemente, por, no máximo, 15 anos para o setor industrial é algo que foi discutido durante muito tempo aqui. Agora, vejam bem, a lei convalida, mas cessa. Não é mais possível que se concedam incentivos fiscais novos. Os que existem terão validade por 15 anos no segmento de produção industrial, porque, em outros, a validade é menor. Em outros segmentos, a validade é menor. Ou seja, o que já existe se mantém por, no máximo, até 15 anos, e novos incentivos não poderão ser concedidos. Então, esse é o primeiro ponto.

O segundo ponto é redução de custos. Quanto à redução de custos, é óbvio que o Estado pode e deve intervir quando necessário, principalmente quando se trata de produtos imprescindíveis à vida, imprescindíveis à boa organização, ao desenvolvimento e ao desempenho do Estado. Nesse caso, no setor de transporte, não há dúvida sobre a sua importância, a sua necessidade. Então, a atuação, a mão do Estado, é importante? Ela é fundamental!

Agora, é isso que vai resolver o problema? Não. É isso que vai resolver o problema da concentração, a interferência do Estado? Não. Ela pode até mitigar. A interferência do Estado, nessa parte da economia, pode até mitigar. Agora, não vai resolver todos os problemas. Por quê? Porque os preços são determinados pelo mercado. Se uma empresa aumentar exageradamente o valor do seu produto, obviamente sua venda vai cair; se ela baixar também exageradamente, alguém dos custos que existem, aí já é um crime. Aí, já não seria mais permitido, porque seria um crime contra a livre iniciativa e a livre concorrência.

Então, acho que, fundamentalmente, o que garante, o que determina o preço e a concentração dos voos é o mercado, como o Senador Omar, que me antecedeu, acabou de falar.

Nós somos de Estado em que, apesar de ser longe, a capital não é mal servida. Mas não é mal servida por quê? Porque existem interesses econômicos de empresas, não por conta do número de passageiros, mas por conta da carga, o que infelizmente não se repete no interior. A economia melhorando ou a economia piorando, o interior continua sendo mal servido. Por quê? Porque nem aeroportos nós temos no interior. Em vez de o Governo Federal resolver o problema e colocar a mão forte e pesada do Estado, o Governo do Estado joga para os Municípios cuidarem de aeroportos. A maior parte dos aeroportos no interior do nosso Estado, que é o maior Estado da Federação... Imagina! Se o Acre reclama da necessidade de transporte aéreo, se o Pará reclama, se Rondônia reclama, imagina o Amazonas, que nem estrada tem! As nossas estradas são os nossos rios. Dependendo da região, dependendo do rio - como o Rio Juruá e o Rio Purus, que são rios extremamente sinuosos -, são 30 a 40 dias de viagem para ir da capital até o Município mais distante.

O Dr. Mauro está no Paraná, mas já viveu no Estado do Amazonas, fez intervenção na Suframa, não é, Dr. Mauro? Então, ele conhece perfeitamente. Não muda! Nós não tínhamos aeroporto quando a economia ia bem e não temos aeroporto agora, quando a economia vai mal. Não tínhamos voos quando a economia ia bem, não temos voos quando a economia vai mal. Por quê? Porque, infelizmente, é uma questão de mercado.

Aí, eu aproveito para abrir um parêntese e dizer que ainda querem cometer um novo crime: privatizar a Eletrobras. O que é isso? A Eletrobras é que faz o Luz para Todos, a Eletrobras é que mantém a energia no interior do meu Estado. Na hora em que privatizar, acabou-se o que era doce. Está aí, já coloquei o requerimento, Sr. Presidente, e gostaria que, no final da reunião, o requerimento fosse lido para se fazer uma audiência pública para se discutir a situação da Eletrobras e para que a gente possa deliberar na próxima reunião.

Mas, enfim, é uma questão de mercado. O que adiantaria - aí concordo com o Dr. Mauro Ricardo -, o que resolveria esse problema da minha região, da região do Senador Flexa, do Nordeste, seria colocar em prática a Lei nº 13.097, a lei de incentivo à aviação regional. Isso é que resolveria os problemas.

Então, nós, Senador Flexa... Levanto seu nome porque V. Ex^a é o Relator, foi o Relator da matéria e tratou a Amazônia, até que enfim, na lei, da forma como tem de ser tratada, diferentemente, porque o que é luxo para muita gente, para nós não é, é uma necessidade. Talvez, viver em Campinas e ter um ar-condicionado, Srs. Senadores, seja um luxo, mas ter um ar-condicionado em Manaus é uma necessidade de saúde. Estamos vivendo com 40°C agora, com uma umidade de 98%. Imaginem o que é isso! É uma estufa. Como um aluno estuda? Como um aluno aprende? Então, o que para muitos pode ser luxo, para nós é necessidade, como é o transporte aéreo. Penso isso.

Tomei a liberdade de pedir algumas informações sobre alíquotas cobradas nos Estados brasileiros. A resolução do Confaz permite que apenas cinco Estados brasileiros determinem regimes especiais. É o que diz o Confaz, dentro da legalidade. Entre esses cinco estão exatamente os cinco do Norte, Rondônia, Roraima, Amazonas, Amapá, Acre, Pará. São cinco ou mais, não sei, os que são legais. Mas quem é que pratica regime especial? Dezoito.

O Estado de São Paulo não pratica regime especial, são 25% de ICMS. Estou errada? Pelo menos os dados que recebi são estes: 25% de ICMS. Não precisa baixar, porque ele é o grande centro produtor. Quem precisa são aqueles que precisam de atração de voos, de atração de empresas.

Então, na prática, o Estado do Amazonas tem, sim, uma alíquota de 25%, mas a reduziu e cobra 7%, e é legal esse. O Mato Grosso não tem alíquota especial e cobra 4%; o Acre, 3%; Pernambuco, 7%. No Rio Grande do Norte, é de 12% a alíquota oficial, mas a cobrança, no regime especial, que também não é legal, vai de 9% a 3%. Em Goiás, aqui do lado, é de 3%.

Então, quando a gente fala aqui em unificar a tarifa em 18%, podendo essa tarifa baixar de acordo com alguns critérios, como a ampliação da malha, e de acordo com a categoria dos aeroportos, classificada pelo número de passageiros, essa já é uma coisa importante.

Então, eu, sinceramente, em momento nenhum... Aí dizem: "A empresa vai ter de dar sua contrapartida." A empresa vai ter de dar sua contrapartida, mas não sou ingênua nem vou fazer de conta que acho que, além disto aqui que está previsto na lei, que poderá o valor de 18% baixar para 16% se ampliar a malha aérea para pelo menos cinco aeroportos classificados

na categoria 3, aí vai prevalecer a regra que a lei estabelece. Então, haverá um aumento de voos efetivo. Esse aumento de voos deverá ser permanente, porque, se diminuir, na minha opinião, se não tiver isto aqui, a gente tem de colocar lá a emenda para voltar ao que era antes.

Deixo um questionamento sobre algo que não entendi. Por que a base para um número da malha... Ah, acho que eu entendi! Era o ano de 2015, porque o ano de 2015 era exatamente o momento em que havia o maior número de voos nos Estados por conta da economia. O.k.! Acho que é isso, exatamente isso. Falando, a gente vai entendendo também. Deve ser isso, porque é setembro de 2015. Obviamente, em 2016, em 2017... É até bom a gente ver qual foi o período, Senador Acir, nesse momento da nossa economia, que foi muito instável. A gente viveu um *boom* muito forte até 2013 e 2014, e, depois, houve uma queda significativa na nossa economia. Então, era até bom ver - e fica aqui a pergunta - se esse parâmetro estabelecido na legislação, que é de setembro de 2015, é o melhor para os Estados, se, de fato, esse foi o período em que havia maior quantidade de voos. Na minha opinião, o parâmetro tem de ser este: o período em que houve a maior quantidade de voos e, a partir dali, um aumento, ainda mais, porque nós ganharíamos um pouquinho mais.

Mas concordo, acho que o meu Estado do Amazonas não tem muito o que perder. Talvez, percam os grandes Estados. Mas é uma perda tão insignificante diante do tamanho dessas economias, que isso vale a pena, para que, primeiro, a gente possa ter a perspectiva de uma ampliação de voos para regiões que necessitam disso, em primeiro lugar; em segundo lugar, para haver uma regra unificada, para acabar com isso. Tomei um susto quando vi isto aqui. É uma novela isto que estamos discutindo. Veja, o mínimo seria de 4%, e há Estado que cobra 3%. Há Estados que cobram 3%, para garantir míseros um ou dois voos.

Então, é preciso dar essa segurança maior, porque também isso é parte de uma segurança até para quem atua no setor privado aqui.

Pode-se dizer: "Ah, mas isso é um caso pontual." Sim, é um caso pontual, mas, diante da inviabilidade de resolver o problema de forma ampla e irrestrita, como ele tem de ser resolvido, então vamos atacando os casos pontuais. Aliás, a convalidação já é um pré-requisito para a continuidade do debate da unificação do ICMS interestadual, que tramita aqui, ou não é? É. Isto era um pré-requisito: não vamos discutir isso, se não houver a convalidação. A convalidação veio, o que está criando a maior polêmica no meu Estado, Dr. Mauro Ricardo. Há a maior polêmica.

E digo o seguinte: acho que o cenário que havia antes era pior do que o que se criou agora, porque, a qualquer momento, vinha um novo incentivo ilegal - aliás, quando não se dá incentivo para acabar com os outros. São Paulo sabe muito bem fazer isto: sobretaxa o que é produzido nos outros Estados. É assim: com produto da Zona Franca, que atrapalha a economia dos paulistas, o que eles fazem? Sobretaxam. Bacana!

Enfim, acho essa proposta... Acho que esta audiência pública foi importante, Senador Acir. V. Ex^a a propôs. Ela foi importante para quê? Para acalmar. Você veja que havia um Senador contrário, que hoje está dizendo que vai votar a favor. Acho que é importante. E é isto: é pontualmente, vamos ter de ir atacando pontualmente.

A guerra dos portos também não foi atacada, com um prejuízo muito maior para alguns Estados? Mas nós também não atacamos? Atacamos. Então, acho que é um bom começo. É um bom começo.

E, no mais, a gente tem de tratar mesmo é com o Governo Federal, porque agora se diz... Recebemos aqui, recentemente - recentemente, não, na semana passada -, o Ministro dos Transportes, que cuida dessa área também, que disse que as próximas concessões - estou concluindo, Senador Acir - viriam em bloco. Ou seja, entrariam sempre aeroportos não lucrativos, porque é bacana privatizar aeroportos só lucrativos. Aí quem vai bancar o funcionamento dos não lucrativos? Não banca. Passa para o Municípios, se o Município quiser, ou passa para o Estado, se o Estado quiser, ou fecha.

É isso que acontece no meu Estado. No meu Estado, a Infraero, além de Manaus, tem só dois aeroportos, só dois. A Base Aérea deve cuidar de mais uns dois, e o resto é todo do Município. Se o Município não tem dinheiro para tapar buraco, para comprar merenda escolar, vai ter dinheiro para manter aeroporto, para construir aeroporto? Não vai. Não vai.

Então, acho que essa lei é importante. Já disse isso, desde o início, ao Senador Jorge Viana, e qualquer reparo temos tempo de fazer ainda no plenário.

Muito obrigada. Obrigada aos senhores.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Obrigado, Senadora Vanessa.

Passo a palavra agora ao nobre Senador Roberto Muniz, para fazer suas colocações.

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Inicialmente, Senador Acir, quero parabenizá-lo pelo formato da Mesa que V. Ex^a disponibilizou para esse debate. A gente teve a mais ampla capacidade de ouvir os mais distintos posicionamentos, e acho isso importante, enriquecedor para o debate.

A vinda do Cade, da Anac, da Secretaria Nacional de Aviação faz uma mediação em relação aos pontos opostos da Secretaria do Paraná. E quero saudar o Mauro, o Eduardo, da Abear, e todos da Mesa. Quero dizer que é importante.

E sobrou muito pouco a falar sobre a figura do Mauro, do Secretário Mauro, que é conhecido no Brasil. Quero dizer da minha admiração pelo seu trabalho.

Como fui Prefeito em uma cidade muito próxima a Salvador, a cidade de Lauro de Freitas, quando você começou a trabalhar, eu dizia que você era um alquimista das finanças públicas. Ele bota um pouquinho de aumento de IPTU, muito aumento de ISS. Tenta salvar o moribundo, que é o Município, através de uma quimioterapia, mas essa quimioterapia, muitas vezes, só não atinge aquela célula que facilita. Ela cria e deixa um legado, Secretário Mauro, que, muitas vezes, perdura por muitos e muitos anos.

Quando a gente faz uma quimioterapia *standard*... Então, tratar São Paulo como Salvador é um pouco complicado, porque hoje nós estamos lá vivendo uma dificuldade muito grande, porque, ao mesmo tempo em que se aumentaram esses impostos, a gente viu uma retração muito grande nos investimentos na área da construção civil. A gente está vivendo problemas de emprego. Então, é uma coisa...

Foi muito bom esse debate, porque muitas vezes os impostos são olhados como a única forma de se viabilizar e de se manter o crescimento. E, muitas vezes, a diminuição dos impostos traz um pouco para a mesa do gestor público a inovação. Ele tem de gastar melhor seus recursos e precisa também entender que ele precisa fazer com que a área produtiva possa respirar, com que os empresários possam gerar emprego, para, assim, podermos ter renda.

Então, é importante esse debate não só com um olhar específico. Isso tem um pano de fundo muito grande sobre o desenvolvimento de Estado.

Outro dia, tive a oportunidade de, com outros Senadores, conversar com o Governador Alckmin. Eu disse ao Governador algo que, para mim, foi muito surpreendente. Como é a primeira vez que estou aqui, Senador Flexa, no plano legislativo nacional, no Senado, fiquei surpreso, porque, na minha trajetória política, sempre ouvi uma coisa na Bahia: "O que é bom para São Paulo é ruim para o Brasil". Eu disse isso para o Governador Alckmin. Eu disse que o grande obstáculo para que os políticos de São Paulo avancem é porque, todas as vezes em que há um debate nesta Casa, é muito fácil a gente começar a se posicionar em relação às questões fiscais: você olha como São Paulo vai votar e vota diferente. Você, com certeza, estará ajudando o Brasil.

Então, esses obstáculos políticos se consolidaram na minha passagem aqui. Eu digo que, realmente, ficamos surpresos como dois Estados tão importantes... Eu vou colocar o Paraná pela sua relevância, mas, neste caso, nem há tanta relevância, porque os 22 milhões, em relação aos 300 milhões de São Paulo, são quase ínfimos; não há nenhuma escala de proporcionalidade.

Mas a sua presença é muito importante, porque você também representa muito a importância do Estado de São Paulo, Secretário Mauro.

E o que que a gente percebe? Que essa concentração que se dá em São Paulo tem sido danosa para São Paulo também, porque, se reflete diretamente a importância fiscal do fortalecimento, da robustez do Estado de São Paulo como carro-chefe do Brasil, fragiliza outros Estados. E, neste caso aqui, é muito claro a gente perceber que apenas São Paulo perde. E, mais do que isso, perde com um olhar muito restrito.

Vou ampliar aqui. Não fiz estudos sobre isso, mas, se a gente pegar o que vai crescer o *e-commerce* nos próximos cinco anos, Senador Acir, a gente vai ver que o *e-commerce* vai dobrar nos próximos cinco anos. E como são levados esses materiais que são comprados? A gente está aqui olhando simplesmente as passagens, mas a gente também tem de olhar os produtos que são transportados e que poderão ter os seus custos de logística diminuídos. Quem será o maior beneficiário se isso aqui acontecer?

Aí, eu queria a sua ajuda, a ajuda de todos aqui e, em especial, a do Secretário do Paraná: que a gente fizesse deste *case* um *case* de avaliação do Senado, porque aqui a gente tem muitas percepções. Eu queria ver, daqui a quatro ou cinco anos, Senador Acir, pelo que se mexeu no *e-commerce*, aqueles 100% que vão dobrar, se São Paulo não ganhou; se São Paulo não será o Estado que mais será beneficiado por essas transações econômicas; se, com essa diminuição no custo Brasil, oriunda da diminuição do custo de logística, não será São Paulo efetivamente o maior beneficiário dessa situação.

Talvez, nessa conta restrita do ICMS sobre a alíquota do querosene, isso esteja pacificado. São Paulo vai perder em valores para ganhar em adesão ao desenvolvimento brasileiro. Ele perde nos valores, mas eu tenho a convicção de que, daqui a quatro ou cinco anos, esses números irão compensar o Estado de São Paulo pelo desenvolvimento. Essa não é uma questão. Eu queria que vocês explorassem isto: se vocês têm a percepção de que, em outros setores, isso vai ampliar a arrecadação do Estado de São Paulo.

Há outra questão que eu queria também levantar: a gente vê aqui a diminuição dos custos da nossa tarifa média. É natural que nossos custos diminuam. Sabem por quê? Porque são ainda muito altos. Eu queria ver sabem o quê, se for possível vocês elucidarem? Qual é o custo médio por milha voado no Brasil e o custo médio por milha voado em outros países? E a gente pode fazer daí este debate: por que nós temos a aviação das mais caras do mundo? Por que é mais fácil e mais barato, muitas vezes, você sair daqui e ir para os Estados Unidos do que você rodar internamente no Brasil?

É muito óbvio para mim, senhores, que, com a diminuição desses custos, o custo do voo que levaria alguém de São Paulo até Belo Horizonte ou até Salvador... Se, com esse mesmo custo, a empresa de aviação puder chegar a outros Estados mais longínquos, é óbvio que ela irá perseguir esse novo mercado. É muito claro isso.

Fico muito feliz quando o Dr. Juliano se coloca, dizendo que há realmente uma eficiência na resposta do setor aeroportuário quando se diminuem os custos, ou seja, já que estamos também atacando eficiência nos portos, é hora, sim, de nós atacarmos a eficiência no custo dos voos domésticos. É importante que seja frisado isso.

Então, senhores, outra questão que quero colocar é sobre essa quantidade de aeroportos que estão sendo fechados. E quero deixar essa palavra para o Presidente da Abear. O que fazer para realizar esse enfrentamento? Como vamos retomar aquele momento em que tínhamos 138 aeroportos, ou 125, que hoje são 106?

São questões que nós precisamos enfrentar.

Quero dizer que somos favoráveis à medida. Temos o entendimento de que é fundamental nós fazermos esse enfrentamento, Senador Acir. Espero que a Abear assuma os compromissos, porque estará sempre nesta Casa pedindo outras questões.

Vocês da Anac, da Secretaria Nacional de Aviação Civil e do Cade poderão nos ajudar, Dr. Alexandre, para que possamos ser fiscais permanentes, para que essas benesses dadas pelo Estado não sejam benesses, mas, sim, um investimento num ambiente de negócio mais competitivo. Eu acredito que isso poderá gerar a vinda de empresas de baixo custo de operação, a entrada de novos *players*. E acho que, na esteira desse debate, Senador Acir, aproveitando aqui a presença do Senador Jorge, do Senador Telmário, que são os Relatores, poderíamos tornar permanente este debate, para que encontrássemos outros componentes de custo para viabilizar um ambiente de mercado mais competitivo. Este é o papel do Senado: ampliar esse ambiente de mercado competitivo, começando através da concessão dos aeroportos, agora enfrentando essa questão dos custos do querosene e quem sabe, no futuro, ampliando ainda mais esse leque de oportunidade para a construção de itens para a melhoria do ambiente competitivo do setor.

Eram essas as minhas palavras, parabenizando V. Ex^a e os Relatores desta matéria, que estão elucidando para nós uma caixa-preta. Há muito tempo se dizia: no Brasil, não se pode voar de avião. Nós conseguimos incluir a população. Eu sei que isso gerou muita polêmica, mas esse foi um benefício criado pelos governos anteriores. A gente precisa creditar isso, porque isso foi fundamental. É claro que isso se deu pelo aumento de renda, mas também pela possibilidade dessa oferta maior de voos. Então, nós queremos manter e ampliar isso.

Acho que esse debate deveria ser permanente nesta Comissão, Senador Acir.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Roberto Muniz.

Passo a palavra ao nobre Senador Flexa Ribeiro, para fazer suas colocações, como último orador inscrito.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Presidente, Senador Acir Gurgacz; Sr^{as} Senadoras; Srs. Senadores, quero saudar nossos convidados, iniciando pelo meu amigo Mauro Ricardo - é um prazer revê-lo, Mauro, sempre competente nas suas atribuições -; Dr. Alexandre, do Cade; Dr. Juliano, da Anac; Dr. Rogério, da SAC; Dr. Eduardo, da Abear.

Presidente, fiquei aqui. Nós ficamos andando de uma comissão para outra. Está havendo uma audiência pública na CAE para discutir também a questão do custo Brasil, as reformas dos marcos regulatórios para reduzir esse custo Brasil. Então, ficamos numa e noutra. Mas é importante a discussão do PLS nº 55, de 2015.

O meu Estado já não terá nenhuma influência em nível de arrecadação, já hoje pratica uma alíquota de ICMS no querosene de aviação e na gasolina de aviação de 7%. Então, não haverá nenhuma alteração. Pelo contrário, nós vamos é cobrar.

Senador Jorge Viana, V. Ex^a que é o Relator, estou vendo no art. 4º, que dá os percentuais de redução das alíquotas, que não há 7%, que passa de 8% para 6% a redução da alíquota. Então, o seu relatório tem de incluir 7%, porque é o que alguns Estados já praticam. Não sei como será cobrado esse aumento das rotas, dos voos. Se nós estamos praticando 7%,

nós já teríamos 8% em 20 aeroportos de categoria 2 e 6% em 15 aeroportos de categoria 1. Vamos ver como é que ficam os 7% cobrados no momento.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Se eu puder esclarecer, Presidente...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Pois não.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Rapidamente, quero dizer que isso estava no projeto original, em que havia uma escadinha. Nós preferimos estabelecer o limite máximo, para não haver escadinha e mais ainda. Mas a proposta oficial das companhias aéreas é de nove voos a mais para o Pará.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Está ótimo!

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Presidente, desculpa! Eu pedi o projeto. Nós, então, estamos trabalhando com uma proposta ultrapassada.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - É o relatório dele.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC. *Fora do microfone.*) - Está no final.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - O início do projeto é exatamente este aqui, e, ao final, há o substitutivo. Agora, teremos outro relatório, combinado com o relatório anterior, que vai ser levado ao Plenário. No plenário, nós vamos ter um amplo debate em relação ao tema aqui debatido, Senador Flexa.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - A Senadora Vanessa estava me induzindo ao erro aqui na leitura do projeto. Eu dizia a ela: "Senadora Vanessa, a alíquota não começa em 18%, mas em 12%." Não é isso, Senador Jorge?

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - No máximo.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - No máximo, são 12%, para baixo.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - No máximo, são 12%. Cada Estado pode fazer sua gestão até 12%, de 3% a 12%.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Então, são 12% mesmo. Eu tinha razão. V. Exª estava...

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Mas não está no sistema o substitutivo.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Ela está preocupada com a eleição no Amazonas.

O problema é que não vai terminar a guerra fiscal, não, porque o percentual é até 12%. Ou seja, de 3% a 12%, você pode variar. Mas não adianta isso! O Pará reduziu para 7%, e, em vez de aumentarem, a única nova rota - por isso, foi definida pelo Governador Jatene a redução - foram as rotas internacionais. No Pará, o aeroporto já foi internacional e, agora, voltou a sê-lo, com um voo da TAM para Miami e com um voo da TAP para Lisboa. Em função disso, houve a redução de 7%. Novas linhas domésticas não vieram; pelo contrário, ocorreram reduções. Acho que essas nove linhas novas não vão cobrir as que foram reduzidas. Mas isso é mercado. Lamentavelmente, isso é mercado.

Você paga... Isto o Senador Jorge está cansado de falar, bem como todos nós aqui. Nós pagamos por uma passagem aérea de Belém a Redenção, no sul do Pará, quase duas vezes o que se paga para ir de Belém a Miami ou de Belém a Lisboa. É impressionante como é feito isso! Eu venho normalmente a Brasília num voo de terça-feira, às 3h da madrugada. Precisei vir ontem à tarde - tiro minha passagem com bastante antecedência para reduzir o custo - e tive de mudar a passagem ontem para vir a Brasília. Paguei de diferença - não foi o preço da passagem -, só por uma perna, Belém-Brasília, mais de R\$1,5 mil.

Então, eu queria dizer o seguinte: é verdadeiro isso. O Paraná está reclamando porque vai perder R\$22 milhões de receita. São Paulo reclama porque perde mais de R\$200 milhões de receita. O que nós das regiões periféricas já perdemos de receita para atender São Paulo? E tenho um projeto que está aí dormitando nas gavetas do Senado, que é uma coisa muito simples: quando o Governo central quiser reduzir o IPI das indústrias automobilísticas, por exemplo, para dar competitividade, para não haver desemprego, que o faça só reduzindo da parte que cabe à União, que não tire dos Estados e dos Municípios, do FPE e do FPM! Quando há redução de alíquota do IPI para a indústria automobilística, todos nós estamos sendo penalizados. O Município de Melgaço, na Ilha de Marajó, com o menor IDH do Brasil, está pagando uma parte dessa isenção da indústria automobilística.

Quando chega a uma hora dessas, o meu amigo Mauro Ricardo está reclamando da perda de R\$22 milhões de receita, mas é isso. No início do século XIX, a economia de Belém era mais forte do que a de São Paulo, é só ler historicamente para ver. Então, nós da Amazônia, Senadora Vanessa, ajudamos a desenvolver São Paulo com a borracha, à época da borracha, e ficamos para trás. Agora, São Paulo tem de ajudar a desenvolver o resto do Brasil.

Mas o que eu acho? Aí eu queria fazer algumas perguntas pontuais.

Lá eu vejo essa questão. Tem razão o que falou o Senador Bezerra sobre a questão do IVA. Nós temos de voltar a discutir essa unificação, tirar o ICMS da produção e trazer o ICMS para o consumo. Não podemos mais, no Pará... Nós somos culpados! Nós congressistas somos culpados, porque não avançamos também nesses projetos. Nós estamos aqui esperando que o Executivo direcione para onde nós vamos caminhar. Não pode ser assim. Nós temos de avançar na discussão. Vamos rever o Pacto Federativo. Não dá para ficarem 60% na mão da União, 24% nos Estados e 16% nos Municípios, alguma coisa variando por aí. Não há condições para isso! Então, não adianta fazer aqui o ICMS para cá e para lá. Não vai resolver. Lamentavelmente, nós não vamos resolver.

Vou votar de forma favorável. Espero que dê resultado. O que precisa ser feito? Aí eu queria que o nosso Secretário da Aviação Civil e, talvez, a Anac e a Abear... Eu fui relator da medida provisória do Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional. A medida provisória veio do Executivo sem nada, não dizia nada. E aqui nós fizemos um parecer que estipulava o que era aeroporto regional, o que era rota regional, quais eram os subsídios. Como disse a Senadora Vanessa, diferenciei a Amazônia do resto do Brasil, porque, na Amazônia, diferentemente do Nordeste, a aviação civil - o Senador Acir sabe muito bem disso - serve para salvar vidas. Não há uma estrada, não temos condições de deslocamento em emergência, a não ser pela aviação.

Então, esse plano de desenvolvimento, Senador Acir... V. Ex^a, como Presidente da CI, e nós podíamos fazer um movimento para trazer o Governo aqui, para saber o que há. Falta regulamentar! Ele é lei desde janeiro de 2015. Aí, sim, teríamos redução na tarifa, porque a tarifa em voo regional - e são esses que custam caro, porque não têm demanda, e aí as companhias têm de aumentar o valor da passagem - seria subsidiada. Aí, sim, nós vamos sentir o reflexo de uma redução de tarifa para esses voos ditos regionais.

Eu pediria a V. Ex^a que pudéssemos chamar de volta para a discussão aqui do Senado a não regulamentação do Plano de Aviação Regional. Será que vamos ter de fazer a mesma coisa da Lei Kandir, que está lá desde 1996 para regulamentar? Nós não a regulamentamos, e, agora, o Supremo definiu que nós temos um ano para fazer a regulamentação, porque há uma Ação Direta de Omissão com que o Estado do Pará entrou. Então, nós vamos ter de entrar também com uma Ação Direta de Omissão pelo fato de o Governo não regulamentar a lei que define a aviação regional.

Há outro assunto importantíssimo, sobre o qual foi feito um lançamento de forma midiática. Como sempre, no governo do PT, só havia festa, mas não havia execução de nada. Parece cenário de teatro: você olha por trás, não há nada, é um vazio; na frente, é tudo bonito, a luz acende, a porta abre, mas você não entra em lugar nenhum. Então, foi lançado midiaticamente um plano de aeroportos no Brasil inteiro que ia resolver o problema da aviação regional. Depois, reduziram o plano, porque o plano, como sempre, era assim: milhares de aeroportos. Reduziram para 257. Aí, eu disse: agora vai sair. Está encruado. Não sei também. Desses 257, me parece que havia nove ou dez aeroportos no Pará. Não sei. Então, nós não temos aeroporto.

Uma autoridade no Pará sai de um aeroporto homologado e diz que vai para Breves, lá na Ilha de Marajó, que é homologado. Mas não vai para Breves, não; ele vai pousar num outro aeroporto não homologado. Então, vai lá e pousa. Agora, se disser que vai para lá, não pode. Então, ele diz que vai para cá e vai para o outro. É o "me engana que eu gosto". Então, nós temos que, realmente, fazer. Quando havia Comar aqui, o Comar saía fazendo os aeroportos na Região Amazônica, ainda havia alguma coisa - devagar, mas andava. Agora, nem isso existe mais.

Então, eu perguntaria ao Dr. Rogério como está a construção desse aeroporto. Primeiro que mandaram para o Banco do Brasil. Eu já tomei um susto lá atrás: Banco do Brasil? O que o Banco do Brasil tem com construção de aeroporto? Até hoje eu não entendi também o porquê disso aí.

Finalmente, essa questão dos Estados envolvidos... A realidade é muito perversa para as regiões ainda periféricas, porque São Paulo pode cobrar 30% de ICMS de aviação, no combustível de aviação, que nenhuma companhia vai tirar o voo de São Paulo - nenhuma! Tem que sair de São Paulo, tem que voltar para São Paulo, e também de Brasília. Agora, é *hub* aqui em Brasília, todos os voos param em Brasília. Eu chego às seis horas da manhã, e o aeroporto está cheio de avião, de tudo quanto é lado. Não há nem *finger*. A gente tem que ficar lá fora para poder vir de ônibus. Às vezes a gente quase demora mais de ônibus que de avião para fazer a viagem.

Mas eu pediria, Senador, a V. Ex^a que nós pudéssemos fazer esse chamamento da regulamentação da aviação regional, porque aí, sim, nós vamos ter os preços reduzidos por subsídio. As companhias aéreas não vão reduzir. Agora mesmo a Anac fez uma portaria esdrúxula, um negócio de pagar pela bagagem. Nós tentamos derrubar aqui.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Derrubamos aqui, mas está na Câmara, engavetaram lá. Nós derrubamos aqui. Lá, não. Então, não completamos o processo legislativo. Então, fez-se um negócio de "vamos cobrar para quem levar bagagem, porque vai reduzir a passagem." Reduz o quê, meu amigo? Não reduz nada. Não reduz coisa nenhuma, e só complica o processo.

Então, eu diria que o caminho para fazer a redução é a regulamentação da aviação regional.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Flexa.

Nós temos aqui alguns questionamentos dos nossos internautas, que eu passo a ler.

Daniel Pinto, lá do Pará: "Apoio a iniciativa de redução do ICMS de querosene dos aviões. É necessário aprovar isso por se tratar de um exemplo em que o Estado não trabalha para os cidadãos, promovendo o encarecimento das passagens e prejudicando a vida de quem quer trabalhar. No final [quem paga ou] quem ganha é o pobre."

O Bianchi, do Espírito Santo: "Jamais apoiarei tal sandice. Não reduziram nenhum centavo das tarifas com a cobrança das bagagens. [...]"

Artur Alvim Cury, de São Paulo: "Se for para beneficiar milhares de usuários e passageiros, eu apoio 100%. Agora, se for apenas para beneficiar os grandes, os megaempresários, eu sou extremamente contra!"

Participação de Karl Alvim, do Rio de Janeiro: "Sou totalmente a favor, desde que reduza o valor das passagens aéreas."

Maria de Fátima Anselmo, aqui do DF: "Gostaria de saber dos convidados se sabem qual o montante arrecadado com o ICMS."

E a Maria de Fátima também diz o seguinte: "O Sr. Mauro afirmou que não existe conflito na política brasileira. Mas, a meu ver, existe sim, um grande conflito entre os partidos políticos, pois cada um almeja gerir as finanças da Administração Pública de forma diferente."

Então, essas são as colocações dos nossos internautas.

Eu passo a palavra novamente ao Rogério para fazer seus questionamentos, conforme o questionamento de cada Senador.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - Obrigado, Senador Acir.

Eu gostaria primeiro de endereçar um ponto que foi colocado, acho que principalmente pela Senadora Vanessa Grazziotin e pelo Senador Flexa Ribeiro: cobrar do Governo Federal a questão da regulamentação da Lei 13.097, que, de fato, como foi dito, desde o início de 2015 foi convertida em lei, e até o momento não saiu o decreto de regulamentação. O decreto de regulamentação foi desenvolvido. Ele está pronto e esbarrou em uma questão jurídica, porque foi necessário um ajuste em um dos artigos apenas, um ajuste marginal para que possa juridicamente ser viável a implementação do modelo que o Governo Federal apoia - é favorável, inclusive, à questão que foi incluída na lei aqui no Senado Federal, de priorização da Amazônia Legal. Então, devido a essa necessidade, foi enviado pelo Executivo um projeto de lei alterando - uma alteração pequena, mas juridicamente necessária em um dos artigos - para que pudesse ser contemplada, com um orçamento razoável, a possibilidade de se implementarem esses voos. Fico à disposição dos Senadores para esclarecer exatamente qual o ponto técnico, jurídico, que está inviabilizando a publicação do decreto de regulamentação no momento.

Focando um pouco em alguns comentários feitos sobre a questão objeto da audiência pública em si, que é o PRS em questão, acho que alguns pontos é necessário a gente ter em mente, porque há coisas em que não adianta lutar contra a própria natureza. De fato, como foi dito, e com bastante veemência - uma veemência natural aqui -, principalmente nos Estados mais distantes e nos da Região Norte a condição natural é a de haver um serviço pior do que os Estados centrais. Se a gente não fizer nada a respeito, esse é o resultado natural das coisas. Três fatores principais: a questão demográfica - há menos pessoas para viajar naquelas regiões -; a questão de renda - pessoas com renda média mais baixa -; e a questão geográfica - são rotas que geograficamente são pontas de linhas, não há uma tendência a conseguirem se constituir em *hubs*, em centros de distribuição. Então, se nada for feito, a tendência é, de fato, esses Estados terem um serviço aéreo mais caro, um serviço aéreo com uma amplitude reduzida - menos voos, menos destinos, menos alternativas. Daí, a nosso ver, o acerto da medida do PRS.

É importante esclarecer o seguinte: foi dito que a questão de concentração dos voos não seria alterada porque, por exemplo, a alíquota de São Paulo, que é o Estado que tem mais voos, reduziria e isso aumentaria ainda a concentração.

É preciso ter em mente que a economia do transporte aéreo tem suas peculiaridades. A gente não pode tratar a questão como se houvesse empresas que voam em São Paulo e empresas que voam na Região Norte, ou determinados aviões de uma empresa que voam em São Paulo e determinados aviões da empresa que voam... A indústria é em rede.

Então, o que se tem hoje... E é a análise econômica que qualquer empresa vai fazer para viabilizar um voo, seja do Centro-Oeste, do Sudeste, do Sul, que chegue às regiões Norte e Nordeste: ela não vai analisar apenas o custo do combustível de aviação - e aí a incidência do ICMS é bastante significativa - em uma das pontas, porque ele vai ter de abastecer. E aí eu faço a remissão à questão do *tanking*, que foi mencionada: quanto mais longo o voo, mais inviável se torna a prática do *tanking*, não só por questões operacionais, mas, se a gente for para um extremo... A título de exemplo, num voo de longuíssima distância, um voo, por exemplo, Guarulhos-Los Angeles, o que se colocar de combustível a mais com a prática de *tanking*, queima-se 70% dele para levar ele mesmo. Então, quanto mais longa a distância, mais inviável essa prática. Naturalmente, o que as empresas vão fazer? Elas vão analisar. Se vão fazer um voo de São Paulo para Manaus, ou de São Paulo para Belém, elas vão analisar o preço do combustível nas duas pontas. Se o somatório do preço do combustível for inviável, esse voo não vai acontecer; ele não vai se viabilizar.

O que acontece, na prática, quando alguns Estados reduzem a alíquota para 7%, é que se vai reduzir um pouco o custo médio, mas só quem está contribuindo para viabilizar esse voo é esse Estado menor e mais pobre que está abrindo mão dessa alíquota. O Estado que vai estar recebendo o voo na outra ponta, e que não tem tanta necessidade dele - são os Estados que já têm maior densidade, funcionam como *hub* -, não paga essa conta. Na prática, para viabilizar esses voos, pagam a conta sozinhos os Estados que têm a maior necessidade.

Também ratificando o que foi colocado com relação à tendência de repasse dos custos, a gente tenta tratar essa questão na política regulatória do setor não como uma questão ideológica ou dogmática. Acho que para cada setor existe uma política regulatória mais adequada. Há setores em que a regulação de preços se faz necessária, dadas as características econômicas do setor. No transporte aéreo, desde 2001, 2002, no caso doméstico, não são regulamentados os preços, e isso está mais do que comprovado como um grande acerto da política regulatória do setor; em outros setores isso se faz necessário.

Para quem defende a questão de que a redução de custos não se materializa em redução no preço das passagens, há que se entender, então, por que num ambiente de liberdade tarifária, em que a agência reguladora não tabelava preços, houve uma redução de 50% no preço das passagens domésticas e mais do que isso nas internacionais. Não é só uma questão de... É um círculo virtuoso que em algum momento existiu - uma redução de custo, ganhos tecnológicos, vários aspectos associados - que foi aumentando a demanda. Quanto mais gente dividindo essa conta... Esse voo tem um custo marginal por passageiro baixo. Quanto mais gente dividindo a conta, fica mais barato. Quando a gente inverte essa questão para uma redução de demanda, o contrário acontece.

Foi colocado aqui por um dos Senadores, e a tendência é: à medida que se reduz a oferta... E é o cenário que nós temos hoje, as empresas aéreas nos últimos dois anos - Eduardo, me corrija se eu estiver errado - devolveram aproximadamente 70 aeronaves.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Sessenta e quatro.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA - Sessenta e quatro aeronaves foram devolvidas. Isso é um volume muito grande, é mais ou menos o tamanho de uma Avianca e meia. Então, com essa redução de oferta, a tendência natural do mercado é, sim, haver um aumento de preço. Então, se não for feito nada para inverter essa tendência e a gente retomar o caminho de crescimento que a gente vinha tendo, a tendência é que as coisas não melhorem. Em alguns cenários, podem piorar. E corroboro o que foi colocado aqui, que os Estados mais penalizados são aqueles mais pobres, os que são mais ponta de linha, os que têm uma densidade demográfica menor, uma renda menor.

Daí, a nosso ver, o acerto da medida e a necessidade de o Senado... Obviamente, esta não é a única medida necessária, mas é uma medida bastante relevante, e não podemos subestimar a importância dela pelo fato de ela não ser a única que vai resolver todos os problemas.

Eu queria deixar uma mensagem em nome do Ministério da importância da medida e da confiança de que a aprovação dela vai trazer uma melhora bastante significativa, e todos os brasileiros vão sentir essa melhora.

Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Dr. Rogério.

Passo a palavra ao Dr. Eduardo Sanovicz, para fazer as suas colocações.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Muito obrigado.

Eu vou tentar sintetizar um pouco o volume de perguntas feitas aqui, para dar conta das perguntas todas colocadas pelos Srs. e Srs. Senadoras.

Primeiro, para reafirmar e para deixar aqui público mais uma vez aquilo que nós dissemos na Comissão de Assuntos Econômicos e que ficou gravado nos *Anais do Senado Federal*, repito aqui o que já foi dito neste plenário: as companhias aéreas associadas à Abear - especificamente, eu falo aqui da Avianca, da Azul, da Latam e da GOL - assumem de público um compromisso de que, aprovado este projeto, em 60 dias após a entrada em vigor dele, num período que vai de 60 a 150 dias, colocam para voar neste País, para todos os Estados brasileiros, 74 novos voos. Especificando mais no detalhe, são 74 operações, pois voos, na realidade, são 148, porque ninguém fala assim: "Eu estou voando de Rio Branco para Brasília e de Brasília para Rio Branco." Um voo é Brasília-Rio Branco, outro voo é Rio Branco-Brasília. Então, são 148. É uma retomada de aproximadamente 5% da malha, que caiu 11% na grande crise dos últimos 20 meses, que vem lá de meados de 2015. Para ser mais específico ainda, em 25 Estados, é voo a mais; em outros, é melhoria da oferta com a troca do aparelho por um aparelho maior ou a revisão do horário, que passa a ser possível, com ampliação. Alguns Estados, por exemplo, questionam muito - o Senador Telmário colocou isto agora - o horário. Esses horários só podem ser revistos se melhorar um pouquinho a malha, para poder atender melhor.

Segundo, a segunda coisa importante a se colocar aqui hoje, que diz respeito diretamente ao Amazonas, da Senadora Vanessa. Eu disse isto logo na abertura da nossa audiência, mas repito aqui para ratificar o que disse. Não associada à Abear - portanto, eu não quero aqui assumir o compromisso em nome deles -, uma das empresas cargueiras que hoje atua no cenário nacional, nesta semana que passou, me comunicou o seguinte: "Estou vendo o debate do projeto. Aprovado esse projeto, nós temos dois planos: primeiro, antecipar a vinda do avião que estávamos pensando em trazer só no final de 2018, início de 2019 para o início de 2018; segundo, abrir, quase que imediatamente após a aprovação do projeto, com a estrutura que temos, mais uma rota de cargas."

Terceiro, nós não temos representadas na Abear as pequenas empresas regionais. Elas não estão associadas, mas elas trabalham nessa rede que nós temos com o que chamamos de *feeder*, de alimentador. O diretor de uma dessas empresas também entrou em contato comigo nesta semana e falou o seguinte: "Nossa estimativa na aprovação desse projeto e na retomada da malha é criar, com as nossas operações, que são com aviões menores, que transportam entre 15 e 17 passageiros, mais entre 20 e 24 voos; 24 voos em média". Segundo esse executivo me colocou, esses voos são centralizados em três pontos: uma das centralizações é na Amazônia, centralizada no Pará, atendendo Soure, Tefé, cidades que estão naquela região - aliás, os quatro Senadores aqui presentes são de lá; a segunda é no Nordeste, em Recife; e a terceira no Sul do País, no Rio Grande do Sul. Quarto, em relação a todos os acordos atualmente vigentes. Na proposta das empresas, o compromisso assumido é manter os acordos atuais por dois anos. Por quê? Porque isso possibilita que a transição seja feita de forma adequada. Essa é a primeira questão colocada aqui por vários Senadores.

Há outras questões colocadas.

Uma é quanto às regiões. Claro, em algumas regiões, o querosene é mais barato que em outras.

Dois: existe hoje concorrência? Na nossa opinião, sim. Nos estudos que nós temos - existe uma estatística, o nome técnico é Herfindahl Hirshmann, um gráfico de concorrência -, o Brasil é um dos dez mercados mais competitivos do Planeta em aviação. Dos aproximadamente duzentos países do mundo, o Brasil está entre os dez mais competitivos. Por quê? Para fazer um exercício simples, é só vocês pensarem: qual é a quarta companhia aérea alemã ou qual é a terceira companhia aérea francesa ou qual é a segunda companhia aérea em uma série de Estados? A maioria dos países do Planeta tem uma companhia aérea ou duas. Pouquíssimos países têm três ou quatro empresas, como é o caso, por exemplo, dos Estados Unidos, cujo mercado de aviação hoje é oito vezes o nosso. Então, o volume de competição e de concorrência no Brasil é absolutamente positivo, mais aperfeiçoadamente a partir do ano de 2002, quando, com a liberdade tarifária, acompanhamos disputas por destinos, disputas por passageiros, havendo, consequentemente, queda de preço, como demonstrei ali. E isso é não só no mercado doméstico, mas também no mercado internacional, na medida em que a demanda foi se adequando.

Infraestrutura. De fato, é um tema que nos preocupa. Por exemplo, dos 74 voos colocados aqui, 6 deles, que nós temos condições de atender com a redução do ICMS, têm problemas de infraestrutura, já apontados - os aeroportos sabem quais são, os gestores sabem quais são e sabem o que nós queremos. Por isso, esse tempo é necessário. Nós temos que chamar o avião, pedir o registro à Anac para a Anac autorizar o voo, começar o processo de venda. Também são os quatro ou cinco meses necessários para as pessoas adequarem a infraestrutura, porque são temas desde simples, como trazer e instalar o carro de bombeiro, até coisas mais complexas, mas, se não houver estrutura, alguns se complicam.

Sobre como é que se comportam preços e passageiros. Os estudos técnicos internacionais - vou poupar vocês dos detalhes para não usar mais do tempo do que devo - mostram o seguinte: quando o preço do bilhete aéreo mexe 10%, o impacto dos consumidores é 14%. Então, cada vez que a tarifa média cai até 10%, há mais 14% a bordo. Essa basicamente é a razão pela qual nós tivemos 70 milhões de novos passageiros neste País. Um exemplo interessante desse processo foi vivido aqui em Brasília. Não é verdade que o preço não cai quando se desonera. Brasília cobrava 25%. Ora, o Distrito Federal viu, na oportunidade da ampliação da sua infraestrutura, com o novo aeroporto, uma possibilidade importante de fazer redução e reduziu para 12%. Brasília cobra 12% há pouco mais de três anos.

O que aconteceu em Brasília? Duzentos e noventa novos voos semanais. Dois: a criação, na medida em que o volume de passageiros no mercado doméstico cresceu em Brasília, de um conjunto importante de voos internacionais saindo diretamente de Brasília para vários cantos do Planeta, possibilitando que os consumidores, que antigamente saíam daqui, tinham que ir lá para Guarulhos fazer conexão e depois ir para cima, possam fazer isso diretamente. Três, o que eu acho absolutamente fundamental e é bom explicar - explicar não, mas lembrar a todos -, é o seguinte: na aviação, por ser a segunda atividade mais regulamentada do Planeta - ela só é menos regulamentada do que energia atômica, por conta da segurança -, os dados todos são públicos. Qualquer dado que eu diga aqui que não seja real pode ser checado no *site* da Anac, da SAC, na internet, o tempo todo. O que aconteceu com o preço do bilhete aéreo em Brasília? Foi dito aqui que isso não altera preço. Em 2011, o preço médio do bilhete em Brasília era R\$390, hoje é R\$336. Nós tivemos uma redução de quase 20% do preço médio do bilhete em Brasília. Aumentou a demanda? É claro que aumentou a demanda, é óbvio. Isso impactou? Sem dúvida. Mas o que gerou aumento da demanda? Investimento de infraestrutura e uma nova política fiscal.

Eu tenho aqui uma informação também - e eu quero aqui dizer que, num debate, sem dúvida alguma, com um dos mais brilhantes e competentes em finanças públicas do País, eu tenho que ter um profundo cuidado com esses dados todos, prestei muita atenção na apresentação do Secretário Mauro e dos demais que aqui falaram - que é importante colocar: o Paraná também tem uma política de tarifas e de práticas fiscais. O Paraná tem um acordo que reduz 1,5% da tarifa de ICMS sobre querosene de aviação para cada novo destino voado. Esse acordo hoje é utilizado pela Azul, e é com base nesse acordo que ela faz o voo para Ponta Grossa. Acho que é importante compartilhar isso aqui. E não há problema nenhum nisso. Ao contrário, isso mostra que a vida é dinâmica.

Por fim, eu queria colocar duas questões. Também circulou no plenário do Senado, durante essa tramitação, que estamos gerando um impacto em São Paulo. Como não cabe mais voo em São Paulo? Ora, novamente, é possível recorrer ao *site* da Anac, ao *site* da SAC e descobrir que, se a gente ficar só entre Viracopos e Guarulhos, há hoje 700 *slots* vagos. Repito: não são 70 nem 7; são 700 *slots* vagos entre Viracopos e Guarulhos, diários. Isso significa o seguinte: é possível também gerar impacto positivo.

E, com isso, eu vou ao último tema. Eu não quero tomar o tempo todo aqui, mas é o seguinte: estamos analisando a perda que ocorre, segundo a planilha nos apresentada aqui, acentuada em dois Estados e praticamente marginal em outros. Mas vamos avaliar o retorno. O que acontece quando você amplia o número de voos? Primeiro, há um conjunto de voos que hoje não existe e que passará a existir, então a perda já não é aquela, é aquela menos o impacto positivo gerado pelos novos voos. Segundo, o que os voos trazem? Os voos trazem carga e trazem passageiros.

Ora, o que esses passageiros vão fazer? Um, eles vão comer fora de casa, vão se utilizar da gastronomia ofertada hoje no Estado e na cidade de São Paulo. Isso gera arrecadação, gera renda, gera emprego e gera toda uma cadeia de impostos. Dois, eles vão dormir fora de casa. Vão aos hotéis, vão a toda a rede de hospedagem formal ou informal existente no Estado e no Município. E novamente toda essa cadeia produtiva gera renda e empregos. Três, eles vão fazer compras nesses lugares. E novamente vão gerar renda, vão gerar emprego, vão gerar impacto positivo. Eles vão visitar, eles vão ao cinema, vão ao teatro, vão se utilizar da excelente oferta cultural colocada naquele destino e novamente vão comprar bilhete, vão comprar uma série de coisas.

Com base em que eu estou dizendo isso? Nós tivemos o cuidado, para ser corretos nesse processo do ponto de vista profissional, de trazer para o País um estudo realizado pela IATA; encomendado - perdão - pela IATA, pela entidade mundial da aviação, à Escola de Oxford. Eu creio que, do ponto de vista da tradição da escola em Economia, é praticamente inquestionável. E a Oxford mostra como você calcula e que parâmetros você usa para calcular o impacto da aviação em cada uma das localidades em que ela atua, sejam Municípios, Regiões ou Estados. E esse estudo é utilizado em todo o Planeta.

Ora, nós fizemos a tropicalização desse estudo. Encomendamos a um escritório, a um birô de Economia bastante competente neste País, dirigido pelo ex-Presidente do Cade - fugiu-me o nome dele agora -, Prof. Gesner Oliveira, que fez esse estudo; marcamos uma audiência com o Secretário da Fazenda do Estado de São Paulo e apresentamos a ele esse estudo, mostrando a ele que, nas contas feitas de acordo com aquela lógica aceita em todo o Planeta - repito, em todo o

Planeta -, as contas em São Paulo dão uma perda? Sim, dão uma perda, é verdade. Só que essa perda é de pouco menos de 300 mil - acho que foram 297 colocados ali; é mais ou menos aquilo mesmo que essa perda coloca -, e a reposição é de 207, de acordo com esse estudo, que obviamente pode ser questionado, discutido. Longe de nós entender que tudo são verdades absolutas. Mas estamos falando aqui, vamos combinar, de R\$80 milhões, que, segundo cálculos mais ou menos aproximados, são iguais a 0,02 do que estamos discutindo de montante.

Portanto, é por isso que trazemos esse debate ao Senado da República. Essa proposta pode ser vitoriosa e pode não ser. Ela será votada na soberania do Plenário. Mas o que disse o Senador Bezerra aqui na sua frase, no seu discurso inicial é importante entender. Nos anos 80, quem fez essa tabela não fez por maldade ou por falta de competência. Pessoas muito sérias cuidam das finanças públicas neste País, profissionais da melhor qualidade - um dos mais importantes está aqui nesta Mesa hoje, Dr. Mauro Ricardo, a quem eu presto aqui as minhas homenagens. Agora, quando isso foi construído, nos anos 80, havia uma lógica absolutamente coerente, aceitável naquele momento, que era a seguinte: quem voa neste País? Quem paga uma tarifa média próxima de R\$1 mil. São os 18 ou 20 milhões de passageiros por ano que pagam isso no tempo do preço vigiado - estou falando lá de 1989 e 1990. "Ah, então, vamos cobrar 25." Se entrarmos agora, neste momento, pelo *smartphone* de qualquer um, no *site* da Secretaria da Fazenda de São Paulo, vocês vão ver que querosene de aviação está na tarifa de 25, igualado a perfume francês, arma de fogo e bola de golfe. Por quê? Não é por sacanagem, é porque era o racional na época. Fazia todo o sentido, não me cabe questionar. Passaram-se 30 anos. Passados 30 anos, está na hora de enfrentar um debate de outra qualidade. Ora, isso vai resolver o problema da aviação brasileira? Não, não vai. Isso vai mudar o câmbio? Também não vai. Mas é um projeto, o único que está hoje aqui colocado em debate, no Congresso Nacional, que tem capacidade de fazer essa roda girar no sentido correto.

Claro, isso aqui é um organismo vivo. Se houver algum tipo de problema na implementação, no cumprimento, eu vou ser chamado aqui e crucificado. Estou preparado para isso. Mas nós só assumimos esse compromisso público por quê? Porque a nossa história, a história dos últimos 15 anos, mostra que os compromissos assumidos aqui foram todos rigorosamente cumpridos. Não há nenhum deles que não tenha sido cumprido. Não há nenhum deles que não tenha sido implementado e levado até o fim.

E o nosso interesse - com isso concluo, gente... É importante entender que quem transporta os passageiros somos nós. Quem atende aos consumidores somos nós. Se nós não fizermos isso direito, nós teremos que responder por isso. Se os preços... E é verdade: os preços pararam de cair em 2015, sim, e é por isso que esse debate aqui cresceu. Quando o preço estava caindo ano a ano, ninguém estava ligando para esse assunto, porque ele passava "batido". Quando o preço parou de cair, eu comecei a ser chamado à audiência pública aqui no Senado. O Senador Jorge Viana já me encheu de porrada aqui umas três vezes, em três ou quatro audiências. E esse é o papel dele, é o papel dos Senadores.

Mas por que é que isso aconteceu? Porque a sociedade brasileira vivia, há 12, 13 anos, um processo contínuo de ver o preço caindo. "Pô, estamos chegando perto da Europa." "Pô, estamos chegando...". Chegou uma hora que parou de cair. Por que é que parou de cair? Começa-se a debater. E, aí, esses debates aconteceram e nós estamos nessa situação.

Nós estamos, obviamente, totalmente à disposição para continuar esse debate, para estar presente aqui. Eu queria agradecer demais a oportunidade, cumprimentar a todos os membros da Mesa, saudar a todas as intervenções aqui feitas. E eu creio que a intenção de todos os aqui presentes, sem nenhuma exceção, foi a de colocar os seus pontos de vista, suas posturas, para debate e reflexão do Senado da República.

Muito obrigado, Presidente.

Muito obrigado, Sr^{as} e Srs. Senadores.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Dr. Eduardo.

Passo a palavra ao Dr. Mauro, para fazer as suas colocações.

O SR. MAURO RICARDO MACHADO COSTA - Primeiro, eu queria agradecer as palavras de muitos Senadores a meu respeito e dizer novamente da alegria de poder estar aqui, com vocês, podendo discutir um assunto tão importante quanto esse.

Mas eu acho que o objetivo nosso, aqui, é tratar de medidas que possam aumentar o acesso da população brasileira ao sistema de transporte aéreo. Eu acho que esse é o objetivo. Integrar as comunidades isoladas à Rede Nacional de Aviação Civil é um outro objetivo. E o terceiro objetivo eu acho que é facilitar o acesso às regiões com potencial turístico. Esses três objetivos foram os objetivos incluídos aqui neste Parlamento, em especial com a relatoria do Senador Flexa Ribeiro, do Pará, em relação ao Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional. Esse é o caminho para resolver os problemas que estão sendo aqui colocados.

Não é com a redução do ICMS que nós vamos resolver a questão da geografia do Acre, de Rondônia, do Amazonas, ou a questão da densidade populacional, ou a questão da renda. Não é por intermédio do ICMS que nós vamos resolver esses problemas.

Esse projeto de lei estabeleceu a possibilidade de o Governo Federal conceder uma subvenção econômica para o atendimento desses objetivos estabelecidos. O que nós precisamos fazer é a regulamentação desse projeto de lei o mais rapidamente possível. Não é concebível que uma lei aprovada em janeiro de 2015 - nós estamos em agosto de 2017 - sequer tenha sido ainda regulamentada.

Existem recursos significativos no Fundo da Aviação Civil, algo em torno de - pelo menos existiam, em 2016, se não foram ainda utilizados - R\$3,8 bilhões, que podem ser utilizados para a subvenção econômica, para atendimento dessas localidades.

Eu sou muito pessimista em achar que a redução da alíquota de ICMS a 12% fará com que as empresas estabeleçam voos para locais onde não há demanda suficiente para atender aos custos da aviação naquela localidade. É muito difícil isso acontecer. Aliás, eu não acredito que isso, de fato, vá acontecer.

Caso esse projeto seja aprovado na forma como ele está hoje submetido a esta Casa, na realidade vai-se reduzir a alíquota interestadual. Vai haver, aí sim, o Robin Hood às avessas, em que se vão perder recursos da educação, da saúde, de diversas outras áreas importantes para atendimento à população carente. E essa redução das alíquotas, na forma como está colocada hoje, no projeto, vai ser consumida por quem? Pelas refinarias, pelas distribuidoras e pelas empresas de transporte aéreo, com, talvez, um percentual muito pequeno de repasse aos preços. Por quê? Porque essa redução não tem qualquer condicionante. É uma redução incondicional. Não reduz aqui a 12%, e acredito no ofício, aqui, que a Associação está encaminhando a esta Comissão, de que vão cumprir esse compromisso. Não é assim que se fazem acordos.

Temos aqui dois especialistas em acordos: Cade e Anac. Se acordos tiverem que ser feitos, nesse sentido, que sejam feitos com o Cade e com a Anac e que esse benefício eventualmente só seja concedido após o cumprimento desse acordo, e não em relação à proposta que está aqui apresentada: em quatro, cinco meses, depois de você me reduzir a alíquota em um terço do que ela efetivamente é, ou seja, cobrando apenas dois terços da alíquota, no caso de quem cobra 18% - quem cobra 25% é muito mais do que isso -, para que, em quatro, cinco meses, eu me capitalize, para poder, a partir daí, fazer o acréscimo de alguma quantidade de voos em relação a uma determinada base, que também não sabemos qual é.

E eu vou aumentar 74 voos em relação a quê? Em relação à base de 2015, como a Senadora Vanessa Grazziotin colocou? Ou vou estabelecer 74 voos a mais em relação ao que ocorre hoje?

Quais aeroportos serão atendidos? Será que serão os aeroportos que interessam ao Estado do Paraná, será que serão os aeroportos que interessam ao Estado de Roraima, Amazonas, ou os aeroportos que eles também vão escolher, para poder atender?

Então, eu acho que a solução para essa questão não está na redução da alíquota de ICMS, e sim na regulamentação do Programa de Desenvolvimento da Aviação Civil. Há recursos, o projeto foi muito bem construído aqui por esta Casa, e é possível que seja regulamentado rapidamente e que, a partir daí, todos possam gozar dos benefícios da ampliação da aviação civil, em especial da aviação regional no Norte e no Nordeste do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Dr. Mauro.

Passo a palavra agora ao Dr. Alexandre Barreto de Souza, do Cade.

O SR. ALEXANDRE BARRETO DE SOUZA - Muito obrigado, Presidente.

Vou ser bastante sintético, Presidente, nas respostas e vou aproveitar para dividi-las com o Dr. Juliano, da Anac. Inclusive, há algo que eu deveria ter dito ao início e me penitencio por não ter feito: quero informar a esta Comissão que o Cade e a Anac trabalham em bastante consonância, assim como o Cade trabalha com diversas outras agências reguladoras. Como há um corte horizontal na economia, existe a demanda por essa aproximação com as diversas agências. E é um trabalho que temos feito com bastante coordenação em consonância com a Anac no que diz respeito a transporte aéreo.

Sr. Presidente, respondo diretamente à pergunta que o Senador Telmário fez sobre como garantir redução de preços. V. Ex^a mencionou *share* de mercados: 74% para as duas maiores empresas, 90% para as quatro...

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR. *Fora do microfone.*) - Mencionei 99%.

O SR. ALEXANDRE BARRETO DE SOUZA - Isso, 99%. É porque os dados que eu tenho são de 70% para as duas e de 99%, quase 100%, para as quatro.

Senador Telmário, respondendo diretamente: como garantir que haverá redução de preços? Não há como garantir - não há como garanti! Os preços são livres, ditados pelo mercado. Como o Dr. Juliano mencionou mais cedo, realmente se trata de uma demanda bastante elástica, há uma resposta a preço, mas, por outro lado, há que se ponderar também que, pela cadeia, com poucos agentes, há uma tendência de retenção de parte de custos que são reduzidos, e parte dessa redução de custos é repassada para o consumidor final. Mas, sendo bastante objetivo, Senador, não há como garantir redução de preço. O que o Cade pode e faz - e sempre irá fazer - é estar atento para qualquer movimentação de mercado no sentido de movimento coordenado de preço por parte de companhias aéreas ou de divisão de mercado, por exemplo, o que caracterizaria um crime contra a ordem econômica e demandaria uma ação imediata do Cade na fiscalização desse movimento, Senador.

Antes de passar a palavra para o Dr. Juliano, eu até faria uma outra pergunta que vai na linha do que o Dr. Mauro também colocou, Senador Telmário, e do que V. Ex^a perguntou: como garantir redução de preço? Eu digo que não há como garantir. E como garantir essa questão dos aumentos dos voos prometidos? É uma questão que foge da autoridade antitruste; acho que tem mais a ver com autoridade regulatória do setor de aviação civil.

Nesse ponto, Sr. Presidente, eu encerro a minha breve participação.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Dr. Alexandre.

Passo a palavra ao Dr. Juliano Noman, da Anac.

O SR. JULIANO NOMAN - Obrigado, Senador. Vou ser breve também.

Primeiro, quero reforçar as palavras que o Alexandre disse. A Anac, até por conta da lei de criação da agência... Diferentemente das primeiras agências - a Anatel, acho, é um caso bem clássico -, os papéis do Cade e da Anac são muito bem definidos na nossa lei, e eles exigem, de fato, uma interação constante para que nós possamos ter efetividade nesse monitoramento do mercado e das boas práticas concorrenciais.

E assim fazemos: temos diversas interações com o Cade. E até por conta delas - a Anac, lá atrás, não tinha essa prática - já há alguns anos (uns oito ou nove anos) estamos fazendo isso. Todo *code-share*, como o Dr. Alexandre até comentou, hoje nós analisamos sob o ponto de vista regulatório e passamos ao Cade para fazer uma análise concorrencial. Nós temos, na questão do QAV - porque são poucos *players* nos aeroportos -, de fato, uma concentração de mercado muito grande. E passamos uma série de informações ao Cade também, estamos trabalhando junto com o Cade na análise desse mercado. Enfim, só para reforçar, que, de fato, agimos com total sinergia e de forma complementar um com o outro.

Para tentar ser bem objetivo nas perguntas, vou fazer - antes de responder ao Senador Telmário, que me fez perguntas objetivas - dois esclarecimentos até, porque foram falas aqui de alguns Senadores, sobre a questão da bagagem e sobre a questão da regulamentação para a aviação regional, pois foi aprovada uma lei que permitia flexibilizar algumas normas da aviação especificamente para a Amazônia Legal, considerando as especificidades da região.

Primeiro, quanto à bagagem. Sob o ponto de vista da Anac, nós acreditamos, de fato, que a desregulamentação da bagagem melhora o serviço. E eu queria fazer aqui uma ponderação: é claro que o passageiro... A discussão ficou muito centrada em se iria reduzir preço - e nós acreditamos, de fato, que vai reduzir preço -, mas quero só fazer uma ponderação de que, sob o nosso ponto de vista, esse não é o único jeito de se olhar a questão. Acho que, de fato, existem grandes ganhos para os consumidores e grandes ganhos de competição, concorrenciais, da medida. Por exemplo, a medida permite que as empresas possam fazer cada vez mais diferenciação de preço de serviço, e isso é uma boa prática concorrencial. Quanto mais a gente puder deixar os modelos diferentes de negócio mais elas vão poder competir. Acho, sim, como já disse - vou reforçar -, que teremos impacto no preço.

Agora, o que aconteceu com a medida é que ela deveria ter entrado em vigor em março, mas acabou ficando, por liminar, suspensa por muito meses. Ela está há pouco tempo, de fato, em vigor. E, se não me engano, nos primeiros 15 dias em que ela estava em vigor, as próprias empresas tomaram cuidado na implementação, porque, como era um efeito liminar, uma vez que a liminar seja suspensa, nunca se saberia se ia haver outra liminar ou não. E aí, nos primeiros 15 dias, alguém já foi lá e fez as análises de preço baseadas no preço do dia, no preço da hora, e disseram: "Não houve redução de preço." Acho que não é assim que nós monitoramos o mercado e não é assim que vamos, de fato, conseguir ver se essa prática regulatória que estamos tentando implementar, que é uma mudança no modelo de negócio, sim, vai gerar os efeitos que esperamos ou não.

Agora, estamos, de fato, vigilantes e estamos ... Até porque não há de fato garantia de que as coisas não serão repassadas - seja o ICMS, seja essa norma de bagagem - ou se serão repassadas para o preço. Em que pese a gente acreditar - temos convicção de que, de fato, serão -, estamos vigilantes, monitorando, da forma como até já expliquei aqui na Casa, os preços. E aí, se for o caso, sim, revisaremos a política.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR) - Dr. Juliano, só para fazer um aparte, se me permite. Deixe-me falar.

O SR. JULIANO NOMAN - Claro.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR) - Essa questão da bagagem, principalmente a bagagem de mão: eu acho que ela - e isso também serve ao Dr. Eduardo, ao Dr. Rogério, Dr. Alexandre e a todos que fazem parte desta audiência - precisa ser melhor regulamentada.

Deixe-me falar: hoje você entra numa aeronave e tem uma dificuldade enorme, pois as pessoas estão levando inúmeras bagagens de mão - perdeu-se a objetividade. Levam-se duas, três malas. Não há nem como colocar, às vezes, no bagageiro. Está havendo uma dificuldade enorme. E ainda estão colocando bagagens embaixo dos assentos, dos bancos e tal. Então, eu acho que isso aí também é uma coisa que deve ser melhor disciplinada, para que se possa levar aquilo que é necessário, dentro daquele peso que é permitido. E é realmente importante que se acompanhe a pessoa, mas estão levando... Está um absurdo. Acho que, na tentativa de sair mais rápido, na tentativa de haver mais rapidez no desembarque, estão levando as malas todas.

Eu sinto isso muito: quando eu vou viajar, por exemplo, se eu não entrar logo, depois eu não coloco a minha bagagem. Eu me sento em um canto e a minha bagagem fica em outro, totalmente deslocada.

Eu queria fazer essa observação.

O SR. ALEXANDRE BARRETO DE SOUZA - Obrigado, Senador.

Falo um pouquinho agora da aviação regional.

Como eu disse, existe uma previsão legal até para flexibilizar algumas normas especificamente para a Amazônia Legal. A Anac está fazendo um trabalho muito grande em cima disso. É um assunto extremamente delicado. Para a gente, qualquer norma que seja diretamente relacionada à segurança de voo é muito cara; para a gente é um valor muito grande.

A aviação civil, no mundo, é um dos transportes mais seguros e, no Brasil, especificamente, ela é um dos transportes mais seguros de todas as aviações do mundo. Então, isso para a gente é um valor muito caro e que sempre perseguimos.

Dito isso, depois de alguns anos de muito estudo, a Anac tem, sim, pelo menos duas propostas objetivas a fazer nesse sentido: uma com relação à regulamentação do caminhão de bombeiro, como é popularmente conhecido, que são as sessões de combate a incêndio; e a outra, especificamente, sobre a exploração comercial de aeronaves até dezenove lugares.

Estamos estudando para fazer uma mexida grande nesse setor, que será, mais uma vez, no sentido de maximizar a eficiência, racionalizar o uso do transporte aéreo e aí, de fato, a gente conseguir caminhar para aqueles 300 milhões de passageiros, que, como eu disse aos senhores, deveria ser o tamanho da nossa aviação. E é isso que perseguimos todos os dias.

Feitos esses comentários, passo aqui especificamente às perguntas.

O Senador Telmário perguntou como a Anac faz, se existe alguma prática que a Anac regulamenta para colocar limite no *tankering* das aeronaves, coisas desse tipo.

Especificamente sobre o *tankering*, não. Mas o que a Anac tem é uma regulamentação de segurança especificamente. Ela é muito rígida, muito rigorosa e muito importante. Tanto as empresas são muito rigorosas no cumprimento dela como a Agência também, nas suas fiscalizações. Nós sabemos que, para cada operação aérea, há uma conta muito séria, muito importante, muito cuidadosa feita em torno do peso máximo de decolagem de cada aeronave, que se reflete - pois o peso máximo do avião não é só combustível - na capacidade de fazer *tankering*, a depender de cada operação.

Então, especificamente sobre o *tankering*, não, mas isso acaba tendo reflexo no *tankering*. Para nós, de fato, o importante, do ponto de vista da segurança, é a gente garantir que todas as aeronaves que estejam ali, na cabeceira, para decolar estejam dentro dos padrões de segurança, dentro dos limites aceitáveis para cada tipo de operação.

O senhor me perguntou se o ICMS é só para os voos e não para os outros setores.

Como falei no começo, como essa é uma matéria que tem um condão muito tributário, que envolve orçamento - é até difícil para a Anac falar disso, para não desrespeitar as competências de nenhum órgão e não ultrapassar as suas próprias competências -, o que a gente tem feito para colaborar com a Casa, em todos os debates, é tentar mostrar quais são e quais serão, do nosso ponto de vista, os possíveis impactos de uma eventual aprovação dessa norma e quais seriam os reflexos disso no setor.

Aí já falei, na minha fase inicial, que eu acredito fortemente no repasse da redução de custo para o preço. Acredito fortemente que o efeito de rede do mercado - e aí não é opinião, não é ilação, não é o meu pensamento, é característica

do setor produtivo -, que a característica de rede do transporte vai irradiar todos os ganhos de custo para o País inteiro, independentemente de em qual praça aquele avião está, o que, no fim do dia, reverte-se em mais operações viáveis em todos os destinos, em todos os lugares do País. Então, acredito fortemente nos efeitos positivos, se o Senado assim entender que deva fazer a mudança na norma.

Deixe-me ver se faltou alguma coisa.

Acho que as perguntas foram isso. Se faltou, por favor, eu estou aqui ainda, à disposição. Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Dr. Juliano, pelas suas palavras.

Agradeço mais uma vez a presença do Dr. Rogério Teixeira Coimbra; do Dr. Mauro, que veio de Curitiba exclusivamente para esta audiência pública; do Dr. Juliano Noman; do Eduardo Sanovicz - Ji-Paraná, dia 1º de outubro, estamos aguardando lá o novo horário do voo e da empresa; do Dr. Alexandre Barreto de Souza.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem.

O Senador Jorge Viana pede a palavra? *(Pausa.)*

Por favor.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC. Sem revisão do orador.) - Muito rapidamente, Presidente, é mais para cumprimentá-lo por ter nos propiciado esses esclarecimentos finais de que o Senado tanto precisava. Ao Relator aqui na Comissão, o colega Senador Telmário, eu queria dar aqui uma sugestão, para que pudéssemos, na volta dessa proposta para o Plenário, também sair com algo que seja um aproveitamento desse debate. É uma sugestão que faço ao colega Relator e a V. Exª. Nós precisamos tomar essa decisão, como já disse aqui Fernando Bezerra, que tem, acho que hoje, uma ampla maioria, mas nós queremos que ela seja implementada para valer, a sociedade tem que ser respeitada, e também não deixemos margem para questionamentos, inclusive do ponto de vista jurídico.

Tenho uma dúvida sobre anualidade, por se tratar de alíquota de cobrança de imposto - não vou reabrir a discussão. A entrada em vigor dessa medida poderia ficar, por exemplo, para ter uma adaptação, que eu sei que é necessária, se o Relator, o Senador Telmário, incorporar, a partir de janeiro do ano que vem, por exemplo, isso já tira um contencioso que pode vir. Eu não tenho dúvida de que nós também podíamos cobrar, até seria uma maneira que as companhias comesçassem a implementar, aumentando, trazendo aviões, aumentando voos aí já no final do ano, mesmo antes da entrada em vigor, porque nós vamos ter uma alta temporada chegando.

De qualquer maneira, eu queria só, basicamente, pedir que, quando da implementação dessa medida, mesmo sem estar trabalhando com controle de preço, que nós tivéssemos a Anac - pode fazer isso a Anac, a própria Secretaria Nacional de Aviação - passando o relatório para essa Comissão, de que V. Exª faz parte da Mesa, aqui, como Vice-Presidente, de um monitoramento que desse transparência do número de voos, aumento de voos e decolagens no País. Com isso, nós estaríamos dando uma satisfação para a opinião pública e para os Senadores.

Então, não é um controle; é transparência do que está ocorrendo: quantos voos a mais? A partir de que dia? E eu não tenho dúvidas de que, se nós temos uma maior oferta de voos, a tendência, mesmo o mercado brasileiro sendo limitado, é de redução do preço, que vem como consequência. Agora, tivemos uma brutal redução do número de aeronaves, de voos, e obviamente tivemos o aumento de preço.

Então, isso seriam duas sugestões: a data de entrada em vigor da resolução, do projeto de lei do Senado - e eu, como Relator no plenário, acataria, caso saia da Comissão, mas acho que seria -; e também, como resultado desta audiência, nós temos aqui um mecanismo, o compromisso da Anac e o compromisso da Secretaria Nacional de Aviação Civil e da Abear de informar mensalmente a esta Comissão - mensalmente - como é que estamos vivendo com um comportamento do número de decolagem e aterragem, número de voos, Estado por Estado no Brasil.

Eu acho que isso seria um bom aproveitamento desta audiência de hoje, para darmos satisfação à opinião pública e transparência no trato dessa matéria, que é tão importante para o Brasil.

Eu, mais uma vez, agradeço a todos os convidados, especialmente ao Dr. Mauro Ricardo, que é um querido e bom amigo de muito tempo. Sorte dos governos que contaram com ele trabalhando. Viu-se a rigidez com que ele defende os interesses. Mas, no nosso caso, nós temos que pensar um pouco mais a amplitude do Brasil e todos do Cade, da Anac, da Secretaria, e, óbvio, o Eduardo Sanovicz, que tem se dedicado e tem vindo aqui, sempre de maneira muito cortês, trazendo números, dados, informações e nos ajudando na condução desse problema.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Jorge Viana.

Eu acrescentaria mais um item ainda, Senador Jorge Viana, Senador Telmário: uma penalidade se não for cumprido aquilo que nós...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Mas já colocaram no projeto, para que não tenhamos que fazer nova votação para retirar; colocar, achar um mecanismo, pedir para os nossos consultores... Achar um mecanismo para que seja automático...

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Retorna ao que era. O percentual.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Ao não cumprimento, retorna ao que era, ao que temos hoje. E também um estudo dos consultores sobre se há a possibilidade de nós colocarmos outros setores também nesse projeto. É um desafio importante para que a gente possa avançar.

Nada mais tendo a declarar...

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR) - Senador...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pois não. Desculpe.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Presidente, e após, quero lembrar que eu solicitei de V. Exª que eu encaminhei um requerimento à Mesa. Se pudéssemos ler, e se for possível a votação ainda hoje, vejo que...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Eu pedi à Consultoria. Nós temos uma audiência pública e não deliberativa. Já vamos ter uma reposta...

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Não, mas aí é só fechar aquela e abrir outra imediatamente. Não pode? Para ler, só para ler.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Primeiro, vou passar a palavra aqui ao Telmário. E já nós vamos entrar nessa discussão.

Senador Telmário.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR) - Presidente, eu quero mais uma vez parabenizá-lo. V. Exª tem se preocupado muito com esse assunto, tem se aprofundado no interesse de trazer a solução e, naturalmente, fez uma Mesa preparada, que trouxe riqueza de informações, que realmente vão somar bastante.

E as sugestões do Senador Jorge são aplausíveis, naturalmente vamos nos debruçar sobre elas. Estudar com todo o cuidado, todo o zelo para que a gente não tenha nenhum contratempo. E eu tenho certeza de que daqui, como defendeu com muita maestria, com muito vigor, com muita vontade de não mudar, o Dr. Mauro, mas ele vai sair daqui convencido de que ele está fazendo o melhor para o Brasil. E nós vamos sair daqui sem nenhuma dúvida também convencidos de que colhemos as melhores informações.

Eu não tenho nenhuma dúvida de que as sugestões do Senador Jorge são aplausíveis e que nós vamos nos debruçar sobre isso. Então, eu quero aqui parabenizar a todos e desejar-lhes um bom retorno, principalmente ao Dr. Mauro, que vai realmente muito feliz, porque ele vai ganhar muito mais. Nós vamos ter mais turistas no Paraná, e eu vou lá visitar as boas políticas públicas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Telmário.

Antes de encerrarmos, proponho a dispensa de leitura e aprovação da ata da presente reunião. As Srªs e os Srs. Senadores que as aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada a ata.

Vamos encerrar e reabrir novamente a sessão extraordinária.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada esta reunião.

(Iniciada às 9 horas e 03 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 48 minutos.)

(Em execução.)