



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

REUNIÃO

05/04/2021 - 2ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC. Fala da Presidência.) - Muito boa tarde a todos.

Declaro aberta a 2ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

Aproveito para cumprimentar também o Senador Jorginho, que acaba de entrar. Meus sinceros gestos de boas-vindas a V. Exa.

Antes de passar a palavra aos nossos convidados e também ao autor do requerimento, eu queria dizer aos nossos convidados, rapidamente, da importância desta nossa reunião.

Quando assumi a Comissão de Infraestrutura, eu me comprometi com todos os Senadores que iria trabalhar muito para fiscalizar e auxiliar o Governo Federal no aumento da competitividade da logística no País. Não há como crescermos economicamente se não tivermos um acréscimo nos investimentos públicos e privados, especialmente no setor de infraestrutura. Diante disso, não há como negar o papel importante que as concessões aeroportuárias vêm desempenhando neste momento de parcerias público-privadas. Entretanto, é necessário que essas concessões sejam estratégicas e que visem à maior exploração possível dos potenciais econômicos de cada região.

Historicamente, o nosso Estado, o Estado de Santa Catarina, é injustiçado pela União ao colocarmos lado a lado os impostos pagos e os investimentos recebidos. Enquanto pagamos cerca de R\$65 bilhões em impostos para a União, o investimento em solo catarinense não chega a 7%, ou seja, 10% aproximadamente da contribuição que o Estado de Santa Catarina faz.

Somos a sexta economia. Nosso Estado tem uma economia forte, diversificada: somos o quinto maior produtor de alimentos; na agricultura, a principal característica é das pequenas propriedades; somos o maior produtor e exportador de carne suína, maior produtor de pescado, terceiro maior produtor de abate de frango, maior produtor de cebola e de maçã, e o segundo maior produtor de arroz, alho e fumo - só para dar uma dimensão e uma demonstração da importância do Estado de Santa Catarina, que ocupa apenas um pouco mais de 1% do Território nacional e se caracteriza como a sexta economia da Federação.

A história está se repetindo com o leilão do Aeroporto de Navegantes. Ao ignorar o plano diretor do aeroporto e desobrigar o concessionário de construir uma nova pista em Navegantes, a União está espantando investidores do Estado de Santa Catarina. Persistindo com essa estagnação de investimento, a competitividade do Estado será deixada para trás, trazendo um grande travamento no crescimento econômico regional do Estado de Santa Catarina. A abertura de uma pista maior, em Navegantes, é um projeto antigo, com mais de 20 anos, e o Governo Federal já indenizou mais de 70% dos terrenos necessários para a ampliação do projeto. Não é possível que esse projeto seja deixado de lado, tendo em vista sua fundamental importância para manter uma das principais características do aeroporto, que é o fluxo de cargas.

Por fim, algo que nos deixa absolutamente estarecidos é que o Aeroporto Afonso Pena, em Curitiba, teve todas as reivindicações políticas atendidas pelo edital de concessão, beneficiando assim o Estado do Paraná.

O objetivo desta audiência pública é dar voz a todos aqueles que serão atingidos com a estagnação do Aeroporto de Navegantes. Nós não podemos aceitar que nosso Estado de Santa Catarina não receba os investimentos adequados para o seu desenvolvimento.

Pois muito bem.

Só um minutinho, Senador Esperidião Amin.

Prezados convidados, senhoras e senhores, a presente reunião destina-se à realização de audiência pública interativa em atendimento ao Requerimento nº 06, de 2021, da Comissão de Infraestrutura, de autoria do Senador Esperidião Amin, aprovado *ad referendum*, no dia 30 de março de 2021. O objetivo da reunião é obter esclarecimento acerca do edital de concessão do Bloco Sul de aeroportos, notadamente o Aeroporto de Navegantes, que levou o Estado de Santa Catarina a solicitar administrativamente a impugnação do edital.

Em razão das limitações de ordem sanitária impostas pela pandemia, a presente audiência pública interativa será realizada remotamente, por meio do aplicativo Zoom. Contudo, os cidadãos que queiram participar do debate podem enviar comentários ou questões para o e-Cidadania, usando o telefone 0800-612211, ou na página www.senado.leg.br/ecidadania.

Na presente audiência pública serão ouvidos os seguintes convidados: Ministro Raimundo Carreiro, Ministro do Tribunal de Contas da União; Ministro João Augusto Nardes, também Ministro do Tribunal de Contas da União; o Secretário Nacional de Aviação Civil e representante do Ministério da Infraestrutura, Ronei Saggiore Glanzmann; e também o Diretor Substituto da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o Sr. Tiago Sousa Pereira.

Acrescento que várias autoridades foram convidadas para acompanhar esta audiência pública. Entre elas, destaco a Governadora do Estado de Santa Catarina em exercício, Sra. Daniela Cristina Reinehr; o Sr. Procurador-Geral do Estado de Santa Catarina, Luiz Dagoberto Corrêa Brião; o Presidente da Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina (Facisc), Sr. Sérgio Rodrigues Alves; o ex-Senador da República, Senador Dalirio Beber; o Secretário de Infraestrutura do Estado de Santa Catarina, Sr. Leodegar Tiscoski; o Presidente da OAB de Santa Catarina, Dr. Rafael de Assis Horn; o Presidente da Fiesc Santa Catarina, Dr. Mario Cezar de Aguiar; o Prefeito municipal de Navegantes, Libardoni Lauro Claudino Fronza; e também o escritório do Dr. Neves Teodoro e escritórios associados.

Eu quero também prestar homenagem aos nossos Senadores que se fazem presentes, que nos dão a honra da participação nesta audiência pública. Eu já relatei aqui o nome do Senador Wellington Fagundes, também do nosso Senador Izalci Lucas, do Senador Jorginho Mello e do Senador Esperidião Amin. Destaco também que foram convidados os Deputados Federais: Deputado Rogério Peninha Mendonça, Deputado Hélio Costa, Deputado Daniel Freitas, Deputado Carlos Chiodini, Deputada Angela Amin, Deputado Celso Maldaner, Deputado Darci de Matos, Deputado Ricardo Guidi, Deputado Coronel Armando e Deputada Norma Pereira.

Feitas as exposições necessárias, passo aos agradecimentos. Agradeço a todos aqueles que, de uma forma ou de outra, nos ajudaram a organizar esta reunião e agradeço a presença, de forma mais especial ainda, de todos os senhores e de todas as senhoras que aceitaram o nosso convite para discutir um tema tão importante e tão relevante para Santa Catarina.

Eu queria propor aos senhores o seguinte: eu vou conceder a palavra ao Senador Esperidião Amin, que é o autor do requerimento, para que ele faça as suas primeiras indagações, a sua primeira exposição, e que faça a defesa efetiva do seu requerimento; posteriormente, nós passaríamos a palavra aos nossos convidados; e, após ouvir os nossos convidados, nós ouviríamos então novamente o Senador Esperidião Amin, como Relator da matéria; em seguida, os nossos Senadores; em seguida, aqueles que porventura desejarem utilizar a palavra.

Eu queria propor, já que nós temos um número bastante expressivo de participantes, que nós pudéssemos limitar um tempo para a participação dos nossos convidados, não dos nossos convidados que vão fazer a sua exposição. Eu imagino que dois ou três minutos, com a tolerância de mais um minuto, seriam suficientes para os nossos convidados - não os nossos convidados que são os Ministros e os representantes do Ministério da Infraestrutura e da Anac, mas, sim, os nossos outros convidados, os participantes da reunião. Eu não sei se há concordância de que fossem dois minutos, três minutos, com a tolerância de um minuto...

E eu imagino oferecer a palavra aos Ministros pelo tempo necessário, evidentemente, mas se puderem observar um tempo - Senador Esperidião, ajuda aí! - de 15 minutos para cada convidado, acho que seria razoável, com uma pequena tolerância, se for necessário, para que possam efetivamente concluir o seu raciocínio. Esta é uma reunião bastante aberta, simples e objetiva. Nosso objetivo aqui é defender os interesses de Santa Catarina.

Portanto, mais uma vez agradeço muito a presença de todos os senhores e ofereço, então, se todos concordam, a palavra ao Senador Esperidião Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para discursar.) - Sr. Presidente, quero cumprimentá-lo. Eu, se estivesse no seu lugar, ofereceria como tempo base 11 minutos. É natural que o senhor ofereça 15 minutos, o senhor é mais generoso do que eu.

Mas eu quero cumprimentá-lo por organizar esta reunião e neste momento eu vou pedir à Secretaria, com a sua anuência, que apresente sinteticamente, vou ser muito breve nesse início, a linha do tempo que nós construímos para nos situar. Se fosse possível colocar na tela...

Essa linha do tempo começa em 2013, quando foi aprovado o Plano Diretor do Aeroporto de Navegantes. Aqui escoram essas informações: todos os investimentos que já foram feitos, considerando desapropriações, como V. Exa. mencionou; o novo terminal de cargas, compatível com a segunda pista, e o terminal de passageiros, também compatível com a segunda pista. Finalmente, a realização da primeira consulta pública, em que estavam mantidos os investimentos de R\$700 milhões para o Aeroporto de Navegantes e R\$536 para o Aeroporto de Curitiba. As notas técnicas assinadas a respeito do assunto, entre março, abril e junho de 2020.

Quero aqui chamar atenção para uma questão difícil de entender. Alguém elaborar um EVTEA prevendo necessidade de expansão de algum aeroporto no momento da maior crise no setor aeroviário e aeroportuário do mundo é uma coisa que é instigante.

Adiante, por favor. Eu preciso que alguém acione aí... Agora. Volta. Exatamente. A página seguinte, por favor.

Em agosto foi realizada uma consulta pública e, a partir daí, houve essa alteração substancial, reduzindo investimentos no Aeroporto de Navegantes e ampliando e criando uma terceira pista de pouso e decolagem para o Aeroporto de Curitiba.

Aí não vai nada de inveja que haja outros investimentos em outros lugares, mas, ao criar essa situação, deu-se aquilo que é o cerne da questão. E isso consta do voto do ilustre Ministro Raimundo Carreiro, é o item 22 do seu voto. É evidente que, dentro de uma ótica de modelagem de concessão de infraestrutura através do sistema de blocos...

Ou seja, neste bloco que compreende nove aeroportos de três Estados do Brasil, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, em que o mesmo operador, a um só tempo, administra diversos aeroportos, concorrentes entre si, e em que a mesma modelagem da concessão apenas obriga a realizar o investimento de um desses aeroportos, inovando em relação ao lançado inicialmente, é absolutamente certo que apenas uma dessas estruturas será privilegiada com os investimentos - no caso, Curitiba, em detrimento da outra, Navegantes. Isso é o busflis, é o cerne da questão.

A isso eu acrescento, agradecendo a participação dos Ministros Nardes e Carreiro: eu creio que o ocorrido nisso aqui...

Peço que vá adiante aqui por gentileza.

O que aconteceu na sessão do Tribunal de Contas da União no dia 9 de dezembro e na publicação do acórdão no dia 14 mostra que nós devemos pensar um pouco institucionalmente. Se há uma dúvida sobre os termos de um edital, principalmente quando há essa controvérsia e esse contraditório, o Tribunal de Contas tem que assumir a posição de juiz, como acontece em países que têm as agências reguladoras mais amadurecidas do que o Brasil.

Quero chamar a atenção para o modelo americano, onde o escritório de informação e assuntos regulatórios, o chamado Office of Information and Regulatory Affairs, se sobrepõe às agências reguladoras. No caso do Brasil, me parece que o Tribunal de Contas, inclusive com a participação do Legislativo se necessário, deve alçar-se a essa posição e mediar conflitos, seja intermunicipais, seja federativos, interestaduais, como é o caso.

Finalmente, eu quero expressar que nós teremos aqui, Presidente, graças a V. Exa., uma reunião clara, em que cada um de nós vai defender a sua posição.

Essa linha do tempo, que eu peço que seja complementada, só para concluir, e chegue até o dia 19 de março e 29 de março, essa linha do tempo nos remete a constatar o seguinte: não foi por falta de empenho nem foi inopinadamente que nós chegamos a este dia em que o impasse vem a público nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura. Aqui estão todos os eventos mostrando os esforços que foram encetados.

Eu concluo dizendo o seguinte. Aqui em Florianópolis, com uns sete, oito anos de idade, a gente começa a fazer um concurso para saber quem é que consegue devolver carta anônima ao remetente. Num assunto controverso como esse, é natural que apareçam cartas anônimas. Hoje circula uma que diz o seguinte: "Se vocês criarem caso, a Secretaria de Aviação Civil vai tirar Navegantes do leilão."

Eu queria dizer o seguinte: nós queríamos prorrogar o leilão. Queríamos postergar na forma do possibilitado pela discussão do acórdão do TCU. Se isso não for perfeito e isso acarretar uma prorrogação do leilão, esse risco não foi corrido sozinho por nós, mas, sim, pelas autoridades responsáveis pelo leilão.

Para concluir, desejo aqui homenagear especialmente a Procuradoria-Geral do Estado, hoje na pessoa do Dr. Brião. A Procuradora-Geral do Estado de Santa Catarina, que no ano passado sofreu uma série de dissabores, tem serviços muito relevantes prestados ao nosso Estado.

Eu quero destacar, primeiro, a questão do Contestado - naquela época não tinha esse nome. Dezesete 17 anos levamos - graças ao Conselheiro Manoel da Silva Mafra - para vencer uma ação federativa. Há a ACO 444, Senador Dário Berger, a do petróleo, levamos 29 anos para ganhar, afinal, na Justiça, no Supremo Tribunal Federal, o direito de Santa Catarina em relação aos limites territoriais de exploração de petróleo no mar. Há ainda, a ação do Rio Vermelho.

Por tudo isso, quero aqui hipotecar a minha mais irrestrita solidariedade a tudo aquilo que a Procuradoria-Geral do Estado já fez, inclusive com impugnação administrativa do edital para defender o interesse de Santa Catarina.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Muito bem.

Só observo aos senhores e às senhoras que participam desta audiência pública que aqueles que desejarem participar do debate podem solicitar a sua inscrição na lista, a qualquer tempo, para usar da palavra.

Nós vamos então, agora, dar sequência à oitava dos nossos convidados. Em seguida, nós disciplinaremos a forma de participação dos outros convidados que participam deste encontro.

A minha sugestão é começar, imediatamente, com o representante do Ministério da Infraestrutura, que também é Secretário Nacional da Aviação Civil e que, neste ato, representa o Ministério da Infraestrutura, que é o Sr. Ronei Saggiore Glanzmann.

Então, eu passaria a palavra a S. Exa. Em seguida, eu passo a palavra ao Diretor Substituto da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Sr. Tiago Sousa Pereira. Em seguida, passo a palavra ao Ministro Raimundo Carreiro, Ministro do TCU, e, por fim, ao eminente Ministro João Augusto Nardes, também Ministro do TCU. A partir daí, concedo novamente a palavra ao Senador Esperidião Amin, como autor do requerimento, e a gente abre...

Eu não sei, mas imagino que nós daremos dois ou três minutos para cada participante e ouviremos de cinco em cinco, para que esses companheiros possam, então, questionar os Ministros ou o Ministério da Infraestrutura ou a Anac propriamente dita.

Vamos ouvir, então, os nossos convidados e, no decorrer da nossa reunião, nós vamos estabelecendo o rito que se mostre o mais eficaz possível.

Só consulto o Senador Jorginho se ele quer falar antes de ouvirmos os Ministros e os nossos convidados ou depois.

O SR. JORGINHO MELLO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC) - Pode ser depois, Senador, pode ser depois.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Agradeço.

O SR. JORGINHO MELLO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC) - Só fiz a inscrição porque depois eu vou ter outro compromisso. Então, depois que as autoridades falarem, eu gostaria de usar da palavra, me inscrever.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Ótimo! Agradeço a V. Exa. Muito melhor! Beleza! Ótimo! Obrigado.

Então, concedo a palavra ao Dr. Ronei Saggiore Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil que representa, nesta audiência pública, o Ministério da Infraestrutura.

O senhor tem a palavra por favor.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN (Para expor.) - Muito obrigado, Senador Dário Berger. É um prazer estar aqui com os senhores!

Queria cumprimentar todos os Senadores presentes, o Senador Espiridião Amin e o Senador Jorginho, que representam o Estado de Santa Catarina, os demais Senadores também, Senador Wellington, Senador Izalci e todos os presentes aqui, assim como os Deputados também presentes, os Ministros do TCU.

Em nome do Ministério da Infraestrutura, eu queria dizer que é um prazer e uma honra estar aqui com os senhores falando de um assunto tão importante para nós e que dominou a pauta dessa rodada de concessão que nós estamos concluindo agora, no dia 7.

De fato, o assunto de Navegantes foi extensamente discutido, como o Senador Espiridião Amin muito bem colocou aí. Existe uma longa linha do tempo que está sendo percorrida. Nós já participamos, em diversas oportunidades, de discussões sobre essa questão do Aeroporto de Navegantes.

Bom, em benefício do tempo... O assunto é longo, é extenso, nós poderíamos ficar aqui horas introduzindo o assunto e dele falando, mas eu acho que a maioria dos que estão presentes já o conhecem, estão bem pautados e conhecem detalhes com relação a esse assunto - a gente já está há mais de um ano falando sobre ele. Eu queria aproveitar o meu tempo aqui - prometo que serei breve, Senador Dário Berger - para trazer quatro pontos que eu chamo de mitos que são falados, repetidamente, com relação a esse assunto, e eu queria explicar, rapidamente, cada um desses mitos.

O primeiro deles - a gente lê muito na imprensa, na imprensa local principalmente - é que Navegantes, a região do Vale do Itajaí, ficará estagnada, o aeroporto ficará estagnado por trinta anos com essa sexta rodada de concessões. Isso não é verdade. O Aeroporto de Navegantes está recebendo cerca de 600 milhões de investimento. É um investimento muito robusto, um investimento transformador para a economia local.

Exemplo disso é o investimento que foi realizado no Aeroporto de Florianópolis, que passou por uma grande transformação nos últimos anos. Em Florianópolis, até agora, foram investidos R\$550 milhões, ou seja, valor ainda inferior ao que está previsto para o Aeroporto de Navegantes. Então, 600 milhões, de fato, é um investimento muito alto, transformador e que vai, de fato, transformar a infraestrutura aeroportuária que a região do Vale do Itajaí tem. Além disso, somam-se a esses 600 milhões cerca de R\$70 milhões que já estão sendo investidos, agora, na gestão da Infraero. Navegantes acabou de receber um novo terminal de passageiros, mais ampliado, com mais qualidade, prestando um serviço de qualidade.

Então, todo o estudo de viabilidade foi exatamente para proporcionar não uma estagnação econômica para a região do Vale do Itajaí, mas, sim, um desenvolvimento econômico para a região, e é isso que nós temos visto acontecer com todas as nossas concessões aeroportuárias. Já temos 22 aeroportos concedidos no Brasil; teremos, agora, 44 aeroportos a partir da 6ª Rodada de Concessões. Estamos fazendo mais 22 e, logo no ano que vem, faremos mais 16 aeroportos na nossa 7ª Rodada.

O segundo mito que eu gostaria também de deixar bem claro, começando esta fala aqui tocando nesse ponto - e essa informação também é uma retórica recorrente -, é o de que o Paraná conseguiu politicamente a colocação da nova pista do Aeroporto de Curitiba, conforme está nos nossos estudos. Não é verdade e é importante explicar isso para a Comissão de Infraestrutura, para os Senadores, deixando isso bem claro.

Em que pese, lógico, as bancadas, tanto a do Paraná quanto a de Santa Catarina, serem muito atuantes junto ao Ministério da Infraestrutura - e, talvez, sejam as bancadas mais atuantes do Brasil -, o Paraná não conseguiu politicamente essa pista de Curitiba. Essa pista foi resultado de muita discussão técnica dentro do Governo, entre os consultores - uma discussão não política, não politizada -, e a opção por colocar como obrigatória essa pista em Curitiba foi uma opção técnica baseada em demanda.

Nós identificamos já uma demanda existente atualmente para Curitiba de voos de longo curso, que estariam sendo inviabilizados pelo tamanho da pista de Curitiba. Curitiba já tem hoje uma demanda, já tem hoje uma infraestrutura defasada em termos de tamanho de pista que inviabiliza essas operações de longo curso. Prova disso é que, recentemente, saiu um estudo de uma consultoria americana que listou as principais rotas, partindo dos Estados Unidos, do Aeroporto de Miami, para a América do Sul, listou as principais rotas não atendidas. Foi feito um estudo bastante profundo e se identificou, entre essas rotas - eu acho que não vou conseguir projetar por questões de programação, mas eu conto para os senhores -, em primeiro lugar, o Aeroporto de Porto Alegre. Existe uma demanda reprimida no Aeroporto de Porto Alegre e, por isso, nós estamos fazendo, lá em Porto Alegre também, uma expansão de pista de 900m, com o nosso parceiro lá, a alemã Fraport. Porto Alegre tem cerca de 190 mil passageiros aguardando um voo direto, já imediatamente, para a América do Norte, no caso para Miami, bem assim para a Europa.

Em segundo lugar vem o Aeroporto de Curitiba. Curitiba tem cerca de 170 mil passageiros/ano que poderiam estar voando diretamente, de acordo com essa consultoria.

Depois vem uma lista com as cidades de Valência e Mendoza, na Argentina; La Paz; Florianópolis, que aparece aqui em sexto lugar, com cerca de 95 mil passageiros; Rosário; Cúcuta; Cochabamba; e Bucaramanga. Bom, são cidades da América do Sul entendidas pelo mercado, não pelos governos, como cidades não servidas e que, portanto, demandariam essas operações.

A cidade de Porto Alegre e a cidade de Curitiba foram identificadas como de grande potencial - a primeira e a segunda dessa lista - que não são servidas exatamente por restrições de pista. Estão localizadas no que eles chamam de *deepest Brazil*, ou seja, mais ao sul do Brasil e, então, por estarem mais ou sul do Brasil e, no caso de Curitiba, em uma altitude maior, faz-se necessária uma pista maior para atingir os mercados chamados de longo curso.

Infelizmente, Navegantes não entrou nessa lista, confirmando as nossas estimativas de demanda que foram feitas pelos nossos consultores. Há que se lembrar que são consultores dos mais renomados do Brasil, que fazem estudos de viabilidade para diversos aeroportos, estudos esses muito bem aceitos.

O Paraná, de fato, não conseguiu politicamente. Em que pesem - de novo, ressalto - os méritos das bancadas de Santa Catarina e do Paraná, a conquista da nova pista de Curitiba foi pautada, exclusivamente, por quesitos técnicos e não por quesitos políticos.

O terceiro mito que eu gostaria de comentar - estou chamando de mito, mas, na verdade, senhores, são coisas que saem na imprensa, são informações que saem na imprensa, que, quando nós lemos aqui, nós falamos que não é bem assim a história - é o de que a nova pista de Navegantes, de acordo com a modelagem, nunca será construída. Também não é verdade. A nova pista de Navegantes está, sim, considerada nos nossos estudos de viabilidade; ela pode ser construída; ela só não está colocada como obrigatória no contrato de concessão. E por que ela não está colocada como obrigatória? Porque, nos estudos de demanda, seja de carga, seja de passageiros, não foram identificados indícios sequer de necessidade dessa pista para o período da concessão, que é um período de 30 anos. Porém, nós sabemos que o mercado é muito dinâmico. Na viação civil, os mercados mudam rapidamente tanto para o bem quanto para o mal - vejam o que está acontecendo agora em época de pandemia, com uma redução drástica dessas curvas de demanda. O mercado é muito incerto, e essa pista pode, sim, ser necessária ao longo desses 30 anos da concessão. E nós torcemos para que isso aconteça e entendemos que o concessionário terá todos os incentivos a construir essa pista, caso se vislumbre uma demanda para essa pista. A demanda não é da noite para o dia, nós sabemos disso; a demanda dá indícios, indícios de crescimento, indícios de saturação. E, hoje, de fato, após estudar muito a demanda do aeroporto de Navegantes, nós não vimos indício ainda - e eu ressalto a palavra "ainda" - de necessidade dessa pista, o que não quer dizer que eles não existam, o que não quer dizer que eles não vão acontecer ao longo da concessão. Navegantes pode, sim, ter essa pista ao longo dos 30 anos da concessão, a depender, exclusivamente, de uma reação de demanda.

E o quarto item de que eu gostaria de falar é com relação - acho que aí, sim, é o cerne da nossa questão aqui - às projeções de demanda de carga desses estudos estarem equivocadas, erradas. E aí eu gostaria de ressaltar que essas demandas e esse estudo foram profundamente revisados após uma determinação do Tribunal de Contas da União - estão aqui conosco o Ministro Nardes e o Ministro Carreiro, estivemos pessoalmente com eles explicando essa situação. Após essa determinação do Tribunal de Contas, nós revisitamos as nossas demandas de carga e também de passageiros para tentar identificar se havia algum equívoco nessa demanda, e, de fato, não há.

Essa demanda tem uma metodologia que foi utilizada em todos os 22 aeroportos que estão nessa rodada de concessão. Inclusive, ela foi validada também para aeroportos fundamentalmente de carga, como o aeroporto de Manaus. Manaus é um aeroporto que basicamente vive da carga aérea, assim como o Aeroporto de Viracopos, em São Paulo. E a mesma metodologia aplicada em Navegantes foi aplicada em Manaus, assim como foi aplicada em Goiânia, assim como foi aplicada em São Luís do Maranhão, em Teresina, em Petrolina, que também é um aeroporto importante da carga. E não houve qualquer indício de incoerência ou inconsistência dessa projeção de demanda. É uma projeção de demanda baseada em fatos, em números performados e a performar, baseada em consultas aos transportadores aéreos, em consulta aos demandantes da carga. E não se verificou, pelo menos neste momento, indícios de uma demanda de voos de longo curso chegando ou partindo de Navegantes com aviões cargueiros.

Hoje, nós já temos em Navegantes a operação de carga. Ela já existe, ela é feita nos porões dos aviões de passageiros. A maioria da carga no Brasil é transportada no porão. Também existe a possibilidade de a carga aérea operar em Navegantes - e tem operado muito pouco - em aviões cargueiros de médio porte, como o Boeing 737-400, como o Embraer 195, como o A320. Todos esses aviões podem transportar carga, inclusive na sua modalidade *full cargo*, totalmente cargueiro.

E nós não temos, hoje, tanta demanda de aviões cargueiros para Navegantes. Nós sabemos que é uma região muito industrializada, nós sabemos que há um desenvolvimento econômico pujante nessa região, mas nós sabemos também que Navegantes, assim como todo o Brasil, foca a sua carga aérea nos aeroportos de São Paulo.

São Paulo, pela metrópole econômica que é, pela metrópole industrial que é, naturalmente, atrai, centraliza a carga de todo o Brasil, seja em Viracopos, seja no aeroporto de Guarulhos. Muita carga aérea que vem para Brasília também vem por São Paulo; carga aérea que vai para o Rio de Janeiro também vai por São Paulo; carga aérea da minha cidade, em Minas Gerais, que também é uma cidade industrializada, que é Juiz de Fora, também chega e sai por São Paulo. É exatamente pelo poder polarizador que tem São Paulo. A aviação trabalha com grandes centros de distribuição. Aqui, no Brasil, esses centros estão localizados em São Paulo, notadamente em Viracopos e Guarulhos. Temos um segundo polo cargueiro no Brasil, que é o Aeroporto de Manaus, sobre o que eu já comentei. E muitas cidades, de fato, são atendidas a partir desses mercados.

É claro que existe mercado, sim, em Curitiba, existe mercado em Navegantes, existe mercado em Porto Alegre, em diversos locais do País. Porém, o foco, principalmente dos voos internacionais de longo curso, pela tendência natural dada pelo mercado, é que eles se concentrem no terminal São Paulo e, de lá, sejam distribuídos para todas as regiões do Brasil.

Nós verificamos a ocupação da carga aérea para Navegantes. Infelizmente, neste momento, a carga aérea é pequena no Aeroporto de Navegantes. Ela tem ocupado, em média, apenas 5% dos porões das aeronaves com destino e origem no aeroporto de Navegantes. E 80% da carga com destino à região do Vale do Itajaí têm saído e chegado, têm utilizado o terminal de cargas do aeroporto pelo modal rodoviário e pelo modal marítimo.

Tudo isso foi extensamente estudado, extensamente aprofundado. Eu poderia ficar aqui horas falando para os senhores detalhes desses números. Poderia até trazer os consultores especializados para poder falar, mas eu acho que, em benefício do tempo e da objetividade desta reunião, eu queria trazer esta mensagem: não, senhores, não houve erro, não houve equívoco nos estudos de viabilidade das demandas de carga do aeroporto de Navegantes. Nós estamos muito convictos desses estudos, que foram revisados várias vezes, que foram testados junto ao mercado, junto aos operadores da carga, junto aos operadores logísticos. E, de fato, neste momento, nós temos estudos robustos que retratam a realidade do aeroporto de Navegantes, torcendo, claro, para que, num futuro breve, nós tenhamos um aumento de demanda, na pujança e na expectativa da sociedade local. Aí, com isso, nós teremos todas as condições de falar de uma nova pista, sim, no aeroporto de Navegantes.

Com essas palavras iniciais, introdutórias, eu, mais uma vez, agradeço a possibilidade de estar presente aqui com os senhores e fico totalmente à disposição, nesta ocasião e em outras ocasiões que forem necessárias, para poder falar de um assunto tão importante para um Estado tão importante e uma região tão pujante como é o Vale do Itajaí.

Muito obrigado, senhores.

É um prazer estar aqui.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Nós que agradecemos a V. Exa., sobretudo pela disposição e pela explicação que nos forneceu.

Em seguida, nós vamos ouvir o Dr. Tiago Sousa Pereira, que é Diretor Substituto da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Dr. Tiago, o senhor tem a palavra.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA (Para expor.) - Muito obrigado, Sr. Senador Dário Berger.

É um prazer estar aqui nesta audiência discutindo um assunto tão importante para um Estado tão importante da Federação.

Eu queria agradecer o convite.

Informo que o Diretor-Presidente da agência, o Diretor Juliano Noman, também está aqui; fez questão de remanejar a agenda para me acompanhar e também, enfim, conversar um pouquinho com os senhores sobre este assunto.

E dou boa tarde para todo mundo, para todos os Senadores, todos os Deputados, os Ministros do TCU e os demais participantes desta audiência.

Eu acho que o Ronei já colocou os aspectos mais técnicos em relação às previsões de demanda de carga dos aeroportos envolvidos nessa rodada. Eu gostaria de iniciar a minha fala, então, fazendo um apanhado das rodadas de concessão e algumas reflexões para a gente ter em mente nesta discussão tão desafiadora.

Tivemos o início das concessões lá em 2010. Desde então, depois de muita dúvida do Governo em relação à capacidade, à concessão ou não, à conveniência de conceder os aeroportos, eu acho que os resultados são emblemáticos de quão bem-sucedida é a política de concessões. Hoje temos uma política com dez anos. E, fazendo um olhar para trás, a gente viu, nos cinco primeiros anos, por exemplo, a título ilustrativo, a triplicação da capacidade de investimento. A Infraero havia investido, nos quinze anos anteriores, US\$5 bilhões, US\$4,8 bilhões. As concessionárias, das primeiras rodadas até 2017, ou seja, cinco anos após a primeira rodada de concessões, após o início da primeira rodada de concessões, investiram US\$5,4 bilhões, ou seja, o que a Infraero tinha investido em quinze anos as concessionárias investiram em cinco anos. Isso mostra o potencial de investimento do setor privado nos aeroportos. E é por isso, a meu ver, que os governos que se sucederam optaram pela política de concessões aeroportuárias.

Na quarta rodada, a gente teve a concessão do aeroporto de Florianópolis, depois de muito tempo sofrendo com dificuldades de expansão. Mesmo estando nos planos diretores o aumento da capacidade dos terminais, infelizmente, o Governo Federal nunca havia conseguido fazer aquela expansão. E hoje, em Florianópolis, a gente tem o aeroporto mais bonito do País. E um detalhe, senhores: olhando para trás, vários dos investimentos foram feitos a critério e pela capacidade de negócio da própria concessionária. Vou citar um exemplo claro: o Boulevard lá na entrada do aeroporto de

Florianópolis - lindíssimo, diga-se de passagem - não é um requisito contratual. A concessionária, como ator privado que é, verificou uma possibilidade de negócio, e ela mesma incorreu nos custos adicionais para fazer aquele investimento.

Isso mostra, além da capacidade de investimento do setor privado, a sua capacidade de enxergar novos nichos de negócio. E é com esse contexto, com esses resultados do programa de concessão que a gente vê com muitos bons olhos e com muita esperança essa sexta rodada, cujo leilão está agendado para depois de amanhã.

Sem sombra de dúvidas, o Bloco Sul é o bloco mais almejado pelos investidores. Eu tenho feito diversas conversas e reuniões com investidores - creio que o Dr. Juliano e o Dr. Ronei também -, e o interesse pelo Bloco Sul é muito intenso. É o bloco mais atrativo. E a gente acredita esse interesse, obviamente, à capacidade econômica da Região Sul, dos aeroportos que compõem esse bloco, mas também ao amadurecimento desse modelo regulatório de concessões, com uma regulação que tenta possibilitar ao setor privado o desenvolvimento de melhores modelos de negócio para cada aeroporto. E é isso que a gente tem visto desde o começo das rodadas de concessão. Então, a expectativa é muito grande. Obviamente, os outros dois blocos estão também sendo muito bem cotados, mas o Bloco Sul, disparado, é o bloco de aeroportos que tem a maior atratividade.

Como bem disse o Dr. Ronei, a modelagem está muito robusta, foi feita com base em parâmetros técnicos que consideram as aptidões de cada aeroporto, os perfis de tráfego e de demanda. E a gente fez o melhor documento jurídico, o melhor edital e contrato possíveis.

Existe uma previsão grande de investimentos em Navegantes pelo contrato, estimada nos estudos de viabilidade, da ordem de R\$600 milhões. É uma quantidade de investimentos muito grande, porque a região tem muito potencial de desenvolvimento econômico não só de carga, mas, como todos sabem, da parte turística. Navegantes, com as belas praias de Santa Catarina, é um potencial muito grande, sobretudo neste contexto de pandemia, em que a gente vê um reforço do transporte aéreo doméstico.

Enfim, antes de passar a palavra para o Juliano, para terminar o último ponto, além da questão do interesse na rodada e de como a gente está animado com essa rodada, é importante colocar, quando a gente fala de aprovação do plano diretor da agência, só para esclarecer, Senadores, que o plano diretor é um documento de planejamento, que fica a cargo do próprio operador aeroportuário. A aprovação da agência não vincula o administrador aeroportuário a cumprir esse plano. Na verdade, a aprovação da agência leva em consideração apenas se o plano proposto pelo operador - no caso, foi a Infraero - infringe alguma norma de segurança da agência. É por isso que ele é aprovado. Então, ele não é vinculante, e o operador pode mudar, como tem mudado. Acabei de citar o caso do Boulevard, lá de Florianópolis, em que eles mudaram o plano de gestão da infraestrutura aeroportuária para incluir investimento que não estava previsto no contrato, por conta de oportunidades negociais.

Enfim, o operador do aeroporto tem, então, o direito, a prerrogativa de, a qualquer momento, alterar o seu plano diretor de infraestrutura e, depois de concedido o Plano de Gestão de Infraestrutura, adequar o seu negócio, a exploração do aeroporto ao melhor modelo, à melhor capacidade e à vocação econômica da região e do aeroporto.

Então, a nossa aprovação foi meramente a título de atestar que aquele plano diretor não ia de encontro a qualquer norma expedida pela agência.

Enfim, feitos esses esclarecimentos, Juliano, por favor, fique à vontade para me complementar, Juliano é o Diretor-Presidente da ANAC.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Dr. Juliano, abra o microfone...

Abra o microfone do Dr. Juliano, por favor.

Deu?

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - O meu microfone abriu novamente.

Eu acho que é porque o Dr. Juliano entrou com o login que me foi concedido e aí não está abrindo o microfone dele.

Enfim...

Será que a organização, a Secretaria da Mesa consegue?

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN (Para expor.) - Eu acho que eu consegui agora.

Apareceu a mensagem aqui. Fui permitido.

Primeiro, boa tarde senhores, Senador Dário Berger, demais Senadores, Deputados, os Ministros do TCU, Ministro Augusto Nardes, Ministro Carreiro, prazer estar com os senhores e as demais autoridades.

Peço desculpas, foi de fato aqui, em cima da hora, que consegui remanejar a agenda para os senhores, para participar. A gente considera muito importante essa discussão, estamos sempre à disposição tanto do Senado quanto da Câmara. E todas as discussões que a gente tem feito, os avanços regulatórios e todas as mudanças que a gente precisa fazer, a gente busca sempre um alinhamento muito grande com o Congresso. Então, consegui e foi em cima da hora mesmo, viu Senador Dário? Eu consegui cinco para as duas organizar tudo e aí o Diretor Tiago me emprestou o *link* dele, por isso eu apareci aí como Tiago Pereira.

Mas enfim, eu queria só me colocar mesmo à disposição. Tanto o Secretário Ronei quanto o Diretor Tiago acho que já expuseram um pouquinho. É muito importante a gente esclarecer essas questões todas com os senhores, tranquilizá-los, porque muito mais que um depoimento é discorrer sobre os fatos.

O programa de concessão tem sido muito bem-sucedido, graças a Deus, tem se mostrado muito exitoso. A gente multiplicou em muito a velocidade de investimento, de atendimento à demanda. Tudo o que a gente tem feito -, e aí eu me permito falar não só da concessão de aeroportos -, com a participação dos senhores, todos os avanços na regulação para aumentar os investimentos na aviação civil, para aumentar a concorrência entre as empresas aéreas, para reduzir os custos do transporte aéreo, para que a gente possa de fato atingir uma parcela maior da população e ter aí a transformação que a gente espera no nosso setor e no nosso País, até em termos de mobilidade, tudo isso passa por um programa de concessão robusto também. A infraestrutura precisa estar à altura de tudo isso que a gente vem fazendo e acho que o programa de concessão tem sido muito exitoso nesse aspecto.

A gente olha as nossas pesquisas de satisfação, a Secretaria de Aviação Civil vem fazendo as pesquisas já há algum tempo, e os índices de satisfação dos usuários, dos passageiros, da sociedade, têm aumentado ano após ano. Então, a gente vê nossos aeroportos ganhando vários prêmios internacionais, não só de pontualidade, mas também porque são agradáveis, pela experiência do passageiro, enfim, nas diversas categorias, então é muito importante a gente estar aqui fazendo essa conversa com os senhores. De fato, eu queria tranquilizá-los.

Os dois já falaram aí que cada aeroporto, cada localidade foi estudada individualmente. Não é verdade que a gente estuda tudo como se fosse um grande bloco e aí tira de uma região para colocar na outra região. Isso não acontece. A gente estuda individualmente, mas faz a concessão de um bloco, porque há ali algumas sinergias e algumas vantagens de os operadores pegarem e administrarem mais de um aeroporto. Mas, de fato, cada aeroporto é estudado individualmente. E os números de Navegantes que já estão previstos tanto em EVTEA quanto no edital ali, eles falam o tanto que nós estudamos do aeroporto. Então, eu queria só reforçar e tranquilizá-los, porque isso tudo está muito benfeito. E o que eventualmente não foi escrito, colocado como investimento obrigatório, a gente tomou o cuidado de deixar como opção. A gente também não proíbe que haja investimento a maior. Como a gente espera uma grande explosão de demanda, e muitas coisas vão acontecer, a gente também deixa o contrato aberto e desenhado com os incentivos de tal maneira que o concessionário que ganhar tem todo o incentivo a fazer investimento, porque ele tem retorno. Ele tem retorno por meio de tarifa e tem retorno por meio das receitas não tarifárias, o que acaba sendo uma parcela expressiva das receitas totais do aeroporto. Então, tudo isso alinha muito o investimento e faz com que o próprio aeroporto queira fazer os investimentos se a demanda ali estiver.

Eu queria só encerrar, viu, Senador, não vou me alongar muito, reforçando o ponto do Diretor Tiago com relação ao Plano Diretor. O Plano Diretor não é vinculante junto à Anac, ele não é mandatório junto à Anac. Ele é um esforço de planejamento que o administrador aeroportuário que ali está faz para a Anac, e o que Anac faz é uma análise prévia com relação aos requisitos de segurança. Então, a gente tenta fazer com que o desenvolvimento da infraestrutura, de acordo com o planejamento daquele operador, esteja alinhado com os nossos rígidos padrões de segurança. Agora, ele não é mandatório. E prova disso... E ele não pode ser mandatório, a gente não pode, com a visão de planejamento de algum tempo atrás, vincular investimentos de décadas. E prova de que é bom que ele não seja mandatório são as próprias concessões. Quem ganhou Guarulhos, por exemplo, fez investimentos diferentes do que estava previsto no Plano Diretor original. Viracopos, Brasília, todos os aeroportos, sem exceção nenhuma, todos os aeroportos - eu citei alguns dos grandes -, quando o operador que ali chegou estudou, analisou, trouxe o plano, conversou com os seus parceiros, com empresas aéreas de carga, desenvolveu seu planejamento, ele fez alterações no Planos Diretor que estava ali, todos eles impostos pela Infraero, que era a operadora antiga.

Então, de certa maneira o aeroporto ... A gente tem que ter alguma coisa obrigatória - e o Secretário Roney colocou muito bem -, baseada na demanda existente identificada, mas a gente também precisa dar a flexibilidade necessária para que quem chegue possa desenvolver e maximizar o potencial daquele aeroporto junto com a localidade. Então, essa é a lógica do nosso contrato. E a gente tem certeza, baseado na experiência que a gente já tem dos outros aeroportos e também com esse planejamento que a gente vem fazendo para a aviação civil como um todo, de que isso vai dar muito certo e que as coisas se conversam. A estratégia é única, que é a estratégia de prover a melhor infraestrutura, o melhor serviço, a melhor conectividade para a nossa sociedade comum.

É isso, Senador.

Queria agradecer mais uma vez e colocar a agência inteira à disposição dos senhores.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Nós é que agradecemos a participação tanto do Diretor quanto do Diretor Substituto; eu acho que foi bastante esclarecedora.

Vamos continuar a nossa reunião e vou oferecer a palavra ao Ministro Raimundo Carreiro, que traz um relevo todo especial ao nosso encontro e a quem eu presto as minhas sinceras homenagens de agradecimento pela participação de V. Exa.

O SR. RAIMUNDO CARREIRO (Para expor.) - Senador Dário Berger, eu peço a V. Exa. que faça uma permuta entre mim e o Ministro Nardes, porque, se ele estivesse aqui no Tribunal, elealaria primeiro que eu, e até porque ele foi o Relator e eu fui o revisor. Então, eu sugiro a V. Exa. que nós ouçamos primeiro o Ministro Nardes e, em seguida, V. Exa. me concede a palavra. Pode ser assim?

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Perfeitamente.

O SR. RAIMUNDO CARREIRO - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Ministro Nardes, V. Exa. também muito nos honra com a sua presença. Quero agradecer a forma solícita com que o senhor me recebeu quando, inclusive, telefonei. Meu sincero agradecimento! O nosso objetivo não é outro senão elucidar uma questão que é muito cara e muito importante para Santa Catarina, nós achamos assim. Evidentemente, dentro desta discussão deve nascer a luz que todos nós desejamos: que Santa Catarina não saia prejudicada com essa concessão.

Então, concedo a palavra a V. Exa. (*Pausa.*)

Ministro Augusto, V. Exa. escuta?

Abriu o microfone do Ministro Augusto Nardes.

O SR. JOÃO AUGUSTO RIBEIRO NARDES (Para expor.) - Agora foi aberto o microfone, ele estava fechado.

Boa tarde a todos.

É uma satisfação poder me comunicar com os Senadores, com a representação do Governo, com a Anac, com os Parlamentares e ex-Parlamentares. Estou vendo aqui alguns que foram meus colegas, como Leodegar Tiscoski e Angela Amin. Além deles, também foram meus colegas o Izalci, que é Senador hoje, o próprio Senador Wellington Fagundes e o próprio Senador Esperidião Amin. Portanto, é uma satisfação rever à distância esses grandes Parlamentares, que, ao longo do tempo, Dário, representaram Santa Catarina e boa parte deste Brasil, e estar aqui hoje neste momento importante de discussão sobre o destino de Navegantes.

É importante deixar muito claro, especialmente ao Tiago Pereira e ao Glanzmann, a importância que o Vale do Itajaí tem hoje no contexto nacional. O crescimento que está tendo a região é, sem sombra de dúvida, diferenciado em relação ao Brasil. Portanto, é uma região que merece toda a atenção por parte das autoridades federais, por isso esse trabalho feito pelo Senador Esperidião Amin e pelo Senador Dário Berger é de grande importância - como também por todos os Parlamentares que estão se mobilizando. Isso é natural que aconteça até pela importância que tem o Estado hoje. Como foi destacado, é a sexta economia do País.

Nós abrimos este debate. O Senador Esperidião Amin esteve em contato comigo e o Dário também, e, juntamente com o Ministro Raimundo Carreiro, que fez um trabalho muito importante quando eu relatei a matéria, eu acatei uma série de sugestões que, de forma brilhante, apresentou o Senador, aliás, quase Senador, porque foi Diretor-Geral do Senado por 12 anos, não é, Senador Esperidião Amin? Então, o Raimundo Carreiro é um Senador *ad hoc* pela sua bagagem e pela sua experiência.

Então, o nosso papel neste processo de discutir as concessões públicas é baseado na Instrução Normativa nº 81, de 2018, sobre a desestatização. E, de acordo com essas regras, o seu art. 3º estabelece uma série de instruções normativas que o Governo deve disponibilizar ao TCU para viabilizar esses instrumentos, que são convocatórios, e dar todas as condições para que possamos ter legalidade, legitimidade e economicidade nos atos realizados que são fiscalizados pelo Tribunal de Contas da União. Então, o Tribunal foca nisso. E o TCU deve-se ater a esses aspectos, que são importantes. No caso dos aeroportos, essa definição é feita pela Secretaria de Aviação Civil, que é fundamental na fase de estudos dos projetos. E, nesse caso, o TCU avalia essa consistência desses estudos, as projeções, para verificar se os investimentos estão justificados e se os custos foram estimados de forma correta. Portanto, esse é o principal papel do Tribunal de Contas da União não somente nas concessões de aeroportos, mas em todas as concessões públicas do Brasil.

E um dos itens importantes que eu vi agora na exposição feita pelo Glanzmann e pelo Tiago Pereira é um item que fala dos indicadores de gatilhos que estão previstos no edital. É muito importante que vocês estejam atentos a essa questão, porque é importante que as agências reguladoras, no caso a Anac, tenham uma boa estrutura de governança que seja capaz de fiscalizar essas concessionárias a exigir essas realizações dos investimentos sempre quando esses gatilhos forem acionados. Esse é um dos aspectos importantes que eu gostaria de destacar.

E é nesse sentido que eu tenho trabalhado muito. Até quero agradecer ao Senador Izalci, que está me convidando para participar de um debate sobre esse tema, a melhoria da governança não somente da Anac, que tem um bom destaque hoje em nível nacional, mas em toda a estrutura do Governo Federal, para que a gente possa ter planejamento estratégico e os planos diretores que foram ressaltados possam ser cumpridos. Nós temos que ter esse planejamento estratégico e seguir as regras de governança, que são direcionar, avaliar e monitorar.

E a liderança é muito importante. A liderança que Santa Catarina exerce e todos os Senadores que estão aqui presentes são muito importantes na tese da governança. Então, eu considero que, para se ter resultado, nós temos que ter todos esses indicadores e acesso às informações. E nós pedimos as informações às agências para poder tomar a decisão no nosso processo. E, quando levantei, especialmente no item 9.24 do meu voto e no item 9.23, sobre esses controles internos, que são necessários, que são para viabilizar a avaliação desses indicadores, eu pedi que fossem feitos esses estudos através do EVTA e da sexta rodada.

Esses estudos foram apresentados tanto pela Anac como pela SAC. Então, nós avaliamos isso, nosso corpo técnico avaliou essas informações. Então, acho que os itens 9.2, 9.3, e 9.2.4, que se basearam no meu acórdão, estabeleceram que o Governo fizesse todas essas avaliações. E as sugestões que apresentou o Ministro Raimundo Carreiro eu acabei acatando.

Então, eu posso dizer que o acordo nosso fez recomendações. E aí claro que o critério e a decisão sempre cabem ao Executivo. Nós, Tribunal de Contas, fizemos, em nome do Congresso Nacional, essa parte fiscalizatória, mas sempre obedecendo às regras que são determinadas pela legislação.

Então, eu queria dizer que nós estamos à disposição para esclarecer. Eu quero agradecer o convite e me coloco à disposição. Sei que o Ministro Raimundo Carreiro, nas suas sugestões, que eu acatei, o pleno do tribunal acatou, foi aprovado de forma unânime, agora cabe ao Executivo tomar a decisão neste momento importante em que teremos essa rodada. Creio que será uma rodada muito importante para o Brasil.

Quero cumprimentar toda a bancada catarinense e todos os demais representantes, Senadores e Deputados, por este momento. Que a gente possa dialogar com os senhores.

Desejo uma boa reunião e me coloco à disposição para avaliar aqui tecnicamente com o Tribunal de Contas e juntamente com esse Ministro, que é um profundo estudioso dos temas da Nação brasileira, Raimundo Carreiro.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Muito bem! Nossos sinceros agradecimentos ao Ministro Augusto Nardes, sempre muito atencioso, muito diligente, muito responsável. Quero lhe agradecer, como Presidente da Comissão, de maneira muito especial, Ministro. Muito obrigado pela sua participação. Ficamos muito felizes e muito honrados com a presença de V. Exa.

Ministro Raimundo Carreiro, o Senador Jorginho Mello pede para fazer uma exceção de abrir o microfone a ele. Ele tem uma consulta inadiável, uma agenda inadiável e me solicitou. E como o Jorginho é um querido e dileto amigo, um grande companheiro, se V. Exa. me permitir, eu gostaria de oferecer rapidamente a palavra a ele.

Jorginho, nosso Senador de Santa Catarina, tem a palavra.

O SR. JORGINHO MELLO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. Para interpelar.) - Muito bem. Está me ouvindo bem, Senador? (*Pausa.*)

Muito bem. É um prazer estar falando com os amigos. Cumprimento V. Exa., cumprimento a nossa Comissão, cumprimento o Senador Esperidião, que é autor desta proposição, cumprimento os Ministros do nosso TCU, o Tiago, o Ronei, enfim, todos vocês. Quero dizer da minha alegria com o Senador Dalirio, nosso querido Senador, e com todas as demais lideranças que estão nessa *live*.

Eu tenho uma consulta médica para dar uma conferida, ver como estão as coisas, porque a gente tem sempre que estar conferindo, não é, Senador Dário? O senhor sabe que não dá para descuidar, não dá para baixar a guarda. Mas, como o assunto é muito importante, eu fiz essa solicitação para que eu pudesse dizer alguma coisa.

Todos nós estamos preocupados e eu quero me somar... Cumprimento todos os Deputados, a Deputada Angela, coordenadora do nosso fórum agora. Todos nós estamos preocupados com essa concessão. Nós não queremos atravancar a concessão do Governo Federal pela ação da Procuradoria e pela nossa ação, mas nós também precisamos e devemos

defender os interesses de Santa Catarina. Por isso a nossa luta: a sua luta como Presidente da Comissão e a do Senador Esperidião como membro também e como Senador que representa o nosso Estado.

É um assunto que nos tem tirado algum tempo para que a gente medite sobre ele. As lideranças regionais, eu falava com o Sérgio Rodrigues Alves. Ele fala que a empresa que vencer a concorrência será a empresa que vai administrar os novos aeroportos. E ela não fará nenhum investimento fora esse investimento que o Governo Federal deve estar fazendo em Navegantes, que são 600 milhões, que é uma quantia razoável, se não houver interesse comercial! Então, é muito mais fácil ele fazer uma transação, um investimento, um aporte em Curitiba ou em outra região e não fazer na nossa Navegantes. A preocupação é uma só: defesa de Santa Catarina e defesa da nossa economia.

Portanto, Senador Dário Berger, Srs. Deputados, Srs. Senadores, eu quero me somar a V. Exa. e ao Senador Esperidião, cumprimentar o Senador Izalci e o meu querido amigo Wellington, mas quero me somar a V. Exa. e ao Senador Esperidião. A voz de vocês será a minha voz no sentido de, com toda responsabilidade, procurar um caminho em Santa Catarina. E que a nossa querida Navegantes não fique prejudicada. Eu me somo a V. Exa. e agradeço a oportunidade de poder dar um abraço em todos vocês.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Nossos agradecimentos ao Senador Jorginho, também participando da nossa reunião de hoje. Desejo a ele uma boa consulta. Espero que esteja tudo bem, porque estamos vivendo a maior crise sanitária dos últimos cem anos, o maior desafio da humanidade, e todo cuidado é pouco, Jorginho. Então, vamos em frente.

Agora sim, então, concedo a palavra ao Ministro Raimundo Carreiro, nosso Ministro do TCU e Ministro revisor, cujo relator foi o Ministro Augusto Nardes, o que eu acabei não mencionando, mas faço esse registro agora.

Passo a palavra a V. Exa., Ministro Raimundo Carreiro.

O SR. RAIMUNDO CARREIRO (Para expor.) - Pois não, Sr. Presidente Dário Berger.

Eu cumprimento V. Exa., Senador Esperidião Amin, Senador Wellington Fagundes, Senador Jorginho Mello, Senador Izalci Lucas e também o Ministro Augusto Nardes, que me antecedeu. Quero cumprimentar também o Ronei e os Diretores Tiago e Juliano.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, na discussão das concessões aeroportuárias, eu tenho tido uma participação, dentro dos meus conhecimentos, relativamente ativa nessa questão. E me lembro das primeiras concessões, que foram em 2011, de três aeroportos que eram o filé-mignon que existia naquela época: o aeroporto de Brasília, o Viracopos e o do Rio de Janeiro.

Naquela época, eu tive uma oportunidade, Sr. Senador, de apresentar algumas sugestões ao Relator, e uma das sugestões que eu apresentei foi a seguinte... Veja, eu quero fazer uma linha do tempo aqui. Senador Dário e Senador Esperidião Amin, farei uma linha do tempo. Isto foi em 2011: naquela época, eu apresentei uma declaração de voto e quero dizer aqui para os senhores que não foi dada a menor atenção para aquilo que eu falei pelo Relator, mas eu gosto - gosto não, é uma coisa minha -, eu quero deixar o meu posicionamento registrado na ata do tribunal, com a minha declaração de voto, que vai para o processo. E, naquela época, Senador, depois de fazer algumas considerações, eu fiz o seguinte comentário - aspas:

Outra modelagem possível seria a concessão em blocos de aeroportos, em que uma mesma concessionária adquira o direito de explorar aeroportos superavitários e deficitários simultaneamente. Entre outras vantagens, esse modelo diminui custos por meio da redução do número de licitações e garante a aplicação de subsídio cruzado unicamente dentro dos limites da própria concessionária. Trata-se de um modelo adotado com sucesso em diversos países.

Essa foi a proposta que eu fiz em 2011.

Veja bem, como no Parlamento, Senador, os Deputados e Senadores são os pregadores - na verdade, são os pregadores - de suas ideias... Essa colocação minha foi feita em 2011, nove anos depois, em 2020, olha o que o Governo mandou para o tribunal. Aqui já foi o Governo, aqui está nos estudos que ele mandou para o tribunal. Ele disse assim:

A lógica da concessão em blocos busca conceder à iniciativa privada ativos de portes e perfis distintos, de modo que aeroportos que processam maior número de passageiros e cargas possam suportar a inclusão no bloco de outros menores, os quais, de forma isolada, não teriam viabilidade econômica para serem concedidos à iniciativa privada. Esse modelo também apresenta benefícios em ganho de escala, de rede e no aspecto tributário, além de maiores investimentos na região e incentivo à conectividade entre as cidades pertencentes ao bloco.

Isso foi nove anos depois.

E hoje, em dezembro, como os senhores sabem, nós estamos discutindo aqui, o Ministro Nardes relatou esse processo do Governo, e o Governo mandou exatamente três blocos de aeroportos. E aí eu quero me referir aqui ao primeiro bloco, que é o Bloco Sul, no qual está o Aeroporto de Navegantes.

Naquela oportunidade, em dezembro, eu estudei o processo, examinei o processo - eu não era o relator, mas eu tenho que colocar meu voto acompanhando ou não o relator - e fiz essa declaração de voto que os senhores conhecem, eu não vou lê-la, que, na verdade, surgiu e deu ênfase a esse debate que V. Exas., principalmente os Senadores de Santa Catarina, V. Exa., Senador Jorginho Mello, Senador Esperidião Amin, vêm encetando, esse assunto, sem descanso até hoje para ver essa tese do aeroporto de Navegantes ser contemplado com a nova pista de decolagem e a construção do terminal.

E eu fiz essa declaração de voto. Como já foi dito aqui, o nosso trabalho é examinar a legalidade dos estudos que forem encaminhados ao tribunal, mas o tribunal também tem o poder-dever não só de determinar, mas também de recomendar para a melhoria da administração pública. E, nesse sentido, eu fiz uma proposta ao relator que era de incluir nos investimentos essa reivindicação do aeroporto de Navegantes. E eu disse, naquela oportunidade, no meu voto, eu falei aqui que tudo aquilo que eu propus seria previamente à publicação do edital, exatamente para que o Governo apresentasse os estudos, já que ele disse que o aeroporto de Navegantes não atendia as condicionantes econômicas para esse investimento da pista e do terminal.

O tribunal acolheu a minha proposta de forma um pouco diferente, mas de qualquer forma foi válida, que foi de avaliar a conveniência e a oportunidade de revisar a consistência do EVTEA da sexta rodada de concessões, no que tange à demanda de carga no aeroporto de Navegantes, às obras de expansão previstas no seu plano diretor para, caso sejam encontradas inconsistências, realize as devidas correções, a fim de adaptar os investimentos conforme a real demanda daquele aeroporto, sem prejuízo da publicação do edital.

E o que eu vi aqui e o que foi dito aqui? Quando eu fiz a minha declaração de voto, ela tinha consistência, Senador Esperidião Amin, porque ela estava dentro do plano diretor da Anac. Foi dito aqui, inclusive naquele quadro que o senhor apresentou da linha do tempo, está lá a Portaria 2.445, de 2013, na qual consta o aeroporto de Navegantes. Agora, se explicações técnicas *a posteriori*, como foram dadas pelo diretor da Anac e pelo Tiago, isso é outra coisa, mas, quando eu fiz a minha declaração de voto, continuo dizendo, ela tinha consistência porque estava fundamentada numa portaria e existia um plano diretor nesse sentido,

A opção do Governo, até o momento, não me parece ter sido essa de acolher a proposta do tribunal. Agora, isso depende muito, o acolhimento de uma sugestão do tribunal, além das condições políticas e econômicas, também de muita boa vontade. Como eu fiz aquele histórico aqui, nove anos depois o Governo abriu os olhos para o que se diz aqui e fez as licitações dos aeroportos em blocos.

Então, eu espero, Srs. Senadores, que daqui a um tempo, menos tempo do que nove anos, também o Governo reflita e atenda essa demanda lá do aeroporto de Navegantes, que eu continuo achando que é de suma importância para a economia do nosso País.

A outra questão que eu quero deixar aqui registrada, Senador Esperidião Amin, Senador Dário Berger e Senadores que nos ouvem, é a seguinte.

O Senador Esperidião Amin, na sua fala introdutória, falou da existência de uma carta anônima, na qual se anunciava que se os senhores continuarem a querer adiar ou, vamos dizer assim, entre aspas, "atrapalhar" a publicação do edital, se excluiria o Aeroporto de Navegantes do bloco. Senador, apesar de ser uma carta anônima, ela existe. Ela existe.

Então, eu quero deixar aqui para os senhores, como minhas palavras finais - é minha opinião. Depois, os senhores podem conferir com a área técnica ou com outros setores também da Anac - o seguinte: se por acaso for retirado do Bloco Sul o Aeroporto de Navegantes, na verdade se teria que tirar todo o bloco, porque isso vai causar um desequilíbrio econômico-financeiro dos estudos que foram encaminhados para o tribunal e também a necessidade de se reverem os investimentos quanto aos reflexos de caixa das concessionárias.

Quando veio para cá, foi um bloco com cinco ou seis aeroportos. Na medida em que você tira um, cai todo o sistema. Então se teria que excluir todo o Bloco Sul.

E as consequências disso, como eu estou dizendo, são essas. E o Tiago, o diretor, falou uma coisa muito importante, que não escapou da minha oitiva. Ele disse que o Bloco Sul é o mais importante dos três blocos. Então fica aí esta minha colocação, para reflexão: se isso vier a se concretizar, esse bloco teria que ser tirado na íntegra, e ficariam apenas dois blocos. E teria que submeter novamente a novos estudos, a novo EVTEA, porque o valor presente líquido se desequilibraria totalmente.

Então, eu parablenizo, mais uma vez, a bancada de Santa Catarina pela iniciativa e continuo aqui à disposição dos senhores e do meu País, a contribuir com o desenvolvimento do Brasil e de Santa Catarina.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Nós é que agradecemos ao Ministro Raimundo Carreiro pela sua lucidez e pelo seu comprometimento com o desenvolvimento do Brasil e de Santa Catarina. Muito obrigado mesmo, de coração, Ministro.

Ato contínuo, nós tínhamos agora. Eu gostaria de conceder novamente a palavra ao Relator, Senador Esperidião Amin. Eu indago a V. Exa. se V. Exa. - porque agora é o bloco destinado aos Senadores - prefere que nós possamos ouvir primeiro outros Senadores, por exemplo, o Senador Wellington Fagundes está inscrito, ou se V. Exa. deseja iniciar os debates.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - *(Falha no áudio.)*...

E eu pedi para falar logo depois do ex-Senador Dalirio Beber, se for possível.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Então, nós vamos proceder da seguinte forma: nós vamos ouvir os Senadores; em seguida, ouvimos o Senador Dalirio Beber, que sempre foi...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - O Procurador-Geral do Estado também.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Também, também. Em seguida, depois dos Senadores, nós vamos ouvir o Procurador-Geral do Estado. Já há uma lista de oradores inscritos, de interessados em usar a palavra.

Então, eu consulto o Senador Wellington Fagundes se ele deseja usar da palavra.

Como ele não está presente, já passo a palavra, então...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Oi...

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Apareceu o Senador Wellington Fagundes.

Então, com muito prazer, com muita honra, ofereço a palavra a V. Exa.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - *(Falha no áudio.)*...

tempo em outras atividades também.

Sr. Presidente, com certeza o Brasil precisa dessa questão da concessão, da busca de mais investimento de recursos privados. O grande problema é exatamente o critério de cada situação.

Eu tenho aqui algumas perguntas já até formuladas, junto com a minha assessoria. Espero que não sejam muito longas.

Questão 1, Sr. Presidente. Já foram realizadas cinco rodadas de concessões de aeroportos pelo Governo Federal. Desde a primeira rodada, em 2011, foram concedidos 22 aeroportos, que respondiam, até antes da pandemia, por 60% do total de passageiros movimentados no País. As regras de concessão nunca foram repetidas.

Sabemos que houve aperfeiçoamentos em cada rodada, com o aprendizado da rodada anterior. Por exemplo, na quinta rodada, em 2019, foi adotado o modelo de concessão em bloco, combinando aeroportos mais rentáveis com outros de menor atratividade. Não se manteve mais a Infraero como sócia minoritária e o condicionamento das obrigações de investimentos em gatilhos de demanda. Esse, inclusive, foi o caso do primeiro, lá no meu Estado, em Mato Grosso, onde foram licitados o da capital e mais quatro aeroportos do interior. Por isso nós perguntamos aqui aos senhores representantes da SAC e também da Anac: quais foram as principais regras acrescentadas nessa sexta rodada de concessões de forma a alcançar contratos mais benéficos para o interesse público, com rentabilidade para os concessionários vencedores do processo licitatório?

É bom dizer, Sr. Presidente, que, nesse caso de Mato Grosso, inclusive, nós tivemos uma experiência, porque logo veio a pandemia. Talvez, o Secretário pudesse fazer algum comentário sobre isso também.

A questão 2. O Bloco Sul tem uma previsão de 2,9 bilhões em investimentos nos próximos 30 anos de concessão. Ainda que os estudos de viabilidade tenham sido aprovados pelo TCU, em dezembro de 2020, houve divergência nos votos dos ilustres ministros. Enquanto o Sr. Ministro Augusto Nardes incluiu em seu voto uma recomendação para que o Governo avaliasse a conveniência de se analisar novamente a necessidade de construção da segunda pista no Aeroporto de Navegantes, o Sr. Ministro Raimundo Carreiro entendeu que a construção da segunda pista fosse uma determinação do edital, mas a sugestão não foi acatada.

A participação nesse processo deve trazer tranquilidade quanto a uma melhor aplicação de recursos públicos. Isso também não pode ser acrescentado de uma insegurança. Como os Srs. Ministros entendem que a participação do TCU pode ser aperfeiçoada?

E, ainda, durante a reunião, se for possível, fazer algum comentário, também, sobre a questão lá do Aeroporto de Viracopos. O que nós temos? O Governo prometeu entregar uma parte, e não cumpriu. E a concessionária também não - apesar de os dados dizerem que Viracopos é o quarto melhor aeroporto administrado do mundo, isso não deu sustentação.

Então, eu gostaria, também, de ouvir um comentário por parte do Secretário a respeito disso. Inclusive, parece que já está definida a nova licitação.

Mas esse prejuízo foi um prejuízo para o País? Foi um prejuízo para a concessionária, que acreditou? Que prejuízo, também, o Governo teve e o que faltou, principalmente para que não haja a mesma situação nesses novos blocos de concessão?

É isso, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Senador Wellington, parabéns para V. Exa.!

Não é por acaso que V. Exa. é o Presidente da... Como é o nome mesmo da...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Frenlogi, Frente Parlamentar... (*Falha no áudio.*)

Com todo apoio de V. Exa.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Esse é um nome forte.

Parabéns a V. Exa.!

Muito obrigado por participar.

Parabéns pelas perguntas e pelo conhecimento que V. Exa. tem da infraestrutura brasileira!

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Mas eu quero dizer que estou acreditando. O Brasil precisa que dê certo isso, não é? Porque nós precisamos de mais investimentos, sem dúvida nenhuma.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Sem dúvida - sem dúvida.

Cumprimentos a V. Exa.

Só para organizar a nossa lista de inscrição, nós temos também conosco o Deputado Federal Carlos Chiodini, que é o Presidente da Comissão de Infraestrutura da Câmara dos Deputados.

Então, eu vou ouvir agora o ex-Senador Dalirio Beber. O Senador Dalirio Beber foi um dos maiores defensores do Aeroporto de Navegantes, dos problemas que surgiram da necessidade de se alocar recursos para desapropriação. Fez um grande trabalho quando foi Senador da República. Eu quero passar a palavra a ele.

Em seguida, vou passar a palavra para o Deputado Federal Carlos Chiodini; depois, para o nosso Procurador-Geral do Estado, o Dr. Luiz Dagoberto Brião; ao Dr. Sérgio Alves, representando o Presidente da Facisc. E, aí, eu não sei onde incluo o Senador Esperidião Amin aqui. A princípio, incluiria o Senador Espiridião Amin após a fala do Senador Dalirio Beber e, aí, nós damos sequência aos nossos oradores.

Então, com a palavra, Senador Dalirio Beber. V. Exa. tem a palavra.

Seja bem-vindo!

Grande abraço para você. Prazer em te ver!

O SR. DALIRIO BEBER - Está ouvindo?

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Ouvindo, ouvindo bem.

O SR. DALIRIO BEBER (Para expor.) - Bom, queria, primeiro, cumprimentar V. Exa., que preside esta importante Comissão de Infraestrutura do Senado Federal, cumprimentar o Esperidião Amin, que é um defensor desta causa, que defende os interesses de Santa Catarina, mas, sobretudo, a necessidade de nós cumprirmos o Plano Diretor do nosso Aeroporto de Navegantes.

A luta é grande. Nós estamos, há muitos anos, com 3 milhões de metros quadrados de terreno que foi identificado como necessário para a implantação de uma segunda pista no Aeroporto de Navegantes. Desses 3 milhões, 2 milhões já foram desapropriados, pagos e, portanto, já pertencem ao patrimônio federal, e falta 1 milhão de metros quadrados, ou seja,

nós temos proprietários de terrenos que estão, há muitos anos, sem poderem dispor desses terrenos, porque existe uma destinação muito nobre, que é a implantação de uma pista que vai melhorar, digamos, a economia de todo o Vale do Itajaí, do norte do Estado de Santa Catarina, sobretudo, digamos, ampliando a condição de operar tanto no transporte de passageiros quanto no de cargas. Vejam que 98% das cargas exportadas via aérea e produzidas em Santa Catarina são viabilizadas em aeroportos do Paraná e de São Paulo. Nós podemos fazer toda essa operação em Santa Catarina. Portanto, nós não podemos abrir mão.

Nosso agradecimento à bancada catarinense, que, desde o período em que eu estava no Senado, tem abraçado essa bandeira em defesa do Aeroporto de Navegantes.

Santa Catarina tem cinco portos; Santa Catarina, digamos, está no mercado internacional com aquilo que se produz por aqui, tanto por transporte marítimo quanto por transporte aéreo.

Então, queria realmente parabenizar V. Exa., que é Presidente dessa Comissão, por ter oportunizado este encontro de hoje e, sobretudo, agradecer o esforço que fazem o Esperidião Amin, os Deputados Federais que hoje participam e o Senador Jorginho.

Essa luta não é contra ninguém de Brasília. Não; é em defesa dos interesses do nosso Estado. Nada contra o Paraná. Queremos que o Paraná e que o Rio Grande do Sul se desenvolvam, mas essa é uma demanda justa, uma demanda da população de Santa Catarina, pois aqui se gerarão empregos, arrecadação e desenvolvimento para o nosso Estado.

Portanto, este é o apelo que todos nós fazemos pela continuidade daquilo que se vem fazendo há muitos anos.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Muito bem, Senador Dalirio Beber.

O SR. DALIRIO BEBER - Obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Não perdeu a eloquência ainda, hem?

O SR. DALIRIO BEBER - Obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Um abraço para você! Foi um prazer participar contigo novamente de uma audiência pública.

O SR. DALIRIO BEBER - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Ofereço a palavra, então, ao Senador Esperidião Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para interpelar.) - Muito obrigado.

Eu quero só lhe pedir que recoloque ou que peça, por favor, à Secretaria para recolocar na tela a linha do tempo, porque eu vou me fixar em dois momentos para, além de cumprimentar especialmente os Ministros Nardes e Carreiro, os representantes do Ministério da Infraestrutura... Lamentamos a ausência do Ministro Tarcísio, sempre tão presente nas questões de infraestrutura.

Então, eu quero chamar a atenção...

Por favor, voltemos para a primeira página da linha do tempo.

Lá em baixo se pode ver que, no dia 9 de março de 2020, às vésperas da pandemia, inexistia a obrigação de construção de uma nova pista de pouso no Aeroporto de Curitiba.

Todo mundo sabe que, na pandemia, nem a revisão do Apocalipse vai prever que existe demanda reprimida. Se nós chamarmos um novo profeta, ele vai te mostrar....

Não; volta para lá, por favor.

Então, no dia 12 de junho, dez - e vou repetir: dez! - consultores da Anac escreveram - e, Sr. Presidente da Anac, esse assunto vai render judicialmente - e assinaram que não há a necessidade dessa terceira pista de Curitiba. Isso em 12 de junho, quando, geralmente, é Dia dos Namorados. Isso foi em 12 de junho - geralmente, é Dia dos Namorados. E isso foi depois de a Secretaria da Aviação Civil ter mandado uma carta mandando incluir... Vou repetir: dia 9 de março saiu um documento sem a terceira pista; dia 30 de abril, em plena pandemia... Eu quero saber quem é que industriou este aditivo de EVTea, mas, como já foi dito, eu não quero saber se vai ter terceira pista em Curitiba.

Agora, por favor, a página seguinte.

Eu considero um deboche... Depois disso, depois que nós nos envolvemos nesse assunto, alguém dizer que não está prejudicando Navegantes? Mas o que é isso? Os investimentos que foram feitos, como disse o Dalirio Beber... Prestem atenção: um terminal de cargas, um terminal de passageiros e a aquisição de 2/3 da área necessária para uma segunda pista. Com esse edital, as pessoas que tiveram a declaração de utilidade pública das suas terras poderão construir. Então, estará sendo sepultada... Vou repetir: o que este edital faz não é dar a terceira pista para Curitiba - pode até botar a segunda pista em Bacacheri, que bem que precisa, não temos nada com isso. O que nós somos é contra esterilizar o aeroporto de Navegantes; condená-lo, Senador Dário Berger, a ser o aeroporto da saudade, ignorando o que foi investido com dinheiro público - e privado. É contra isso que nós vamos nos insurgir.

E digo mais, para concluir: de 18 de dezembro...

Agora podemos ir para a última folha.

Quando, no dia 8 de dezembro, o Ministro Nardes disse que é evidente que, dentro de uma ótica de modelagem de concessão de infraestrutura através do sistema de blocos em que o mesmo operador - ou seja, um empreendedor só - administra nove aeroportos, se ele é obrigado - prestem bem atenção: se ele é obrigado -, por uma missão profética - é fora do EVTea -, a construir uma terceira pista em Curitiba e é dispensado da obrigação então existente, existente até o dia do voto do Ministro Carreiro... Você retira - prestem atenção! -, você tira uma coisa... Colocar mais uma pista para Curitiba? Não tem problema. Agora, tirar a pista que faz parte do plano diretor, senhores da Anac? Isso ainda vai dar pedido de *impeachment*, porque mandato é mandato, mas respeito à ética também é válido.

Retirar uma obra em andamento - é uma obra em andamento! -, o plano diretor... Eu ouvi uma vez o Sr. Ronei dizer que essa segunda pista de Navegantes se compara com a pista de 3 mil metros de Anápolis. Negativo! A de 3 mil metros de Anápolis pode ser comparada à de Curitiba, não por mim...

Tenho toda afeição ao Paraná, minha mãe veio de lá, ela trabalhava na Texaco quando veio cumprir uma missão aqui em Florianópolis em 1939. Nada de pessoal! Agora, tirar a pista em que nós vínhamos trabalhando, como disse o Dalirio, tirar, escrevinhar a retirada? E depois ficar ganhando tempo? Isso é que é o pior!

Desde o dia 18 de dezembro que nós só víamos uma corrida, a corrida do fato consumado. As quatro reuniões de que participamos... É jogo marcado! É jogo marcado! Em nenhum momento se justificou a retirada de uma obra em execução. Em valores atuais, são mais de 300 milhões investidos em obras como: terminal de passageiros, terminal de carga e desapropriação de dois terços para a construção da segunda pista. Isso aí foi pulverizado! Isso é lesa-interesse de Santa Catarina!

Eu repito: nada contra o que vão investir, seja no aeroporto Afonso Pena, seja no aeroporto de Foz do Iguaçu. Parabéns! Agora, tirar o nosso, que foi conquistado política e tecnicamente?

Finalmente, para concluir, Sr. Presidente, eu quero dizer o seguinte. De 14 de dezembro, que casualmente é o dia de Santo Esperidião - ainda tenho que carregar isso! -, até o dia 19 de março foi um jogo de embromação. Foi por quê? Porque, paradoxalmente ao que disse e recomendou o Ministro Nardes e ao que recomendou o Ministro Carreiro, o Ministério de Infraestrutura decidiu lançar o edital. Ora, se decidiu lançar o edital para, enquanto isso, conversar com as partes, ele já tinha uma posição definida - vamos ser bem claros!

E, finalmente, se existe alguma carta anônima ameaçando a Bancada de Santa Catarina - "Não criem caso porque senão nós retiramos o aeroporto de Navegantes" -, isso seria uma vitória, porque, ao retirar o aeroporto Navegantes, o edital deixa de existir. Nós nem queríamos tanto, mas, como ele está concebido e mantendo a esterilização da segunda pista de Navegantes, eu, pessoalmente - eu, pessoalmente -, com a experiência de já ter sido Governador duas vezes, eu recomendaria à Procuradoria-Geral do Estado entrar com uma ação civil originária questionando o descumprimento do respeito federativo a Santa Catarina.

E desse, Senador Dário Berger, nem o senhor pode abrir mão dele - do direito federativo do nosso Estado - nem nenhum Parlamentar de Santa Catarina tem o direito de abrir mão. E nem o governante tem, porque é do interesse do Estado preservar algo que fazia parte do nosso ativo - ainda faz parte do nosso ativo -, que é o plano diretor do aeroporto de Navegantes, especialmente a segunda pista, para o nosso futuro, futuro de quem exporta bens com valor agregado.

Só para terminar. Nessa visão que nós tivemos agora do Canal de Suez, com aquele "naviozão" da Evergreen com aquela montoeira de contêineres ali, havia produtos com valor agregado, não havia nada a granel. O que nós exportamos, fundamentalmente, é produto com valor agregado, que justifica o transporte aéreo, que justifica o transporte em contêiner, quando pela rodovia ou pelo mar.

Então, esterilizar o aeroporto de Navegantes... Quero lhes dizer com absoluta serenidade: essa missão não vai contar comigo, e eu tenho certeza de que quem respeita a representação do povo do nosso Estado, especialmente do Vale do

Itajaí, não vai se amedrontar nem com carta anônima nem com jogo marcado, como nós vivemos desde dezembro do ano passado. E eu estou aqui para denunciar!

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Meus cumprimentos ao Senador Esperidião Amin, autor do requerimento para a discussão dessa matéria.

Agora eu queria ouvir o Deputado Federal Carlos Chiodini, que é Presidente da Comissão de Infraestrutura da Câmara dos Deputados e que, junto conosco, está nessa batalha pelos interesses de Santa Catarina.

V. Exa. tem a palavra.

O SR. CARLOS CHIODINI (Bloco/MDB - SC. Para expor.) - Bem, boa tarde, Senador Dário Berger, Presidente desta Comissão que promove esta audiência pública por solicitação do Senador Esperidião Amin, que é muito bem prestigiado; prezado Senador Jorginho e toda a Bancada de Santa Catarina no Senado Federal; vários colegas Deputados Federais e outros Senadores, como o Senador Wellington, que atua fortemente nessa questão de logística e de infraestrutura; entidades representativas de Santa Catarina; Procurador-Geral do Estado; Secretário de Infraestrutura, Dr. Leodegar Tiscoski; Ronei, da Secretaria Nacional; pessoal da Anac; Ministros do TCU.

Eu creio, Senador Esperidião, que, por si só, o quórum desta reunião já é autoexplicativo. E falar depois de você, que fez uma bela apresentação nesse sentido...

Isso é o que nos preocupa, Ronei. A gente não está nem gerenciando por coisas a mais, somente para buscar aquilo que já era e que é algo concreto, algo com que essa região vem, há anos, desde a construção do plano diretor...

Houve tantas discussões em torno do aeroporto de Navegantes nos últimos anos que a gente não precisa nem elencar. Uma delas foi a própria construção, agora, que nem está finalizada, do novo terminal de passageiros, o que é até um contrassenso. Acabamos de investir dinheiro público ali, sendo que ele vai para a concessão, e olhando dessa forma, subentende-se que a concessionária pouco investirá no Estado de Santa Catarina, levando em consideração que há dois aeroportos importantes nesse lote - além do de Navegantes, o de Joinville também faz parte desse lote sul.

Mas, falando pontualmente de Navegantes, o nosso pedido é muito claro. Se ainda houver tempo para isso, se houver um instrumento legal, seria justo com Santa Catarina, que tem uma relação de contribuição com a Nação e de retorno muito ruim...

Quando a gente fala de investimentos, principalmente em infraestrutura, seria importante que a gente levasse em consideração esse pleito, que não é um pleito de uma liderança de forma isolada, não é o pleito de um Senador, é o pleito da sociedade catarinense.

Quem conhece o nosso Estado sabe do potencial que hoje está aqui emblematizado por Navegantes, que é a foz do Rio Itajaí. Talvez seja esse, Senador Dário, o maior polo multimodal de cargas com valor agregado do Brasil, é um polo de fármacos e de muitos outros produtos. Talvez não deem aquela tonelagem tão grande como uma mineração, por exemplo, mas são importantíssimos e estratégicos para o desenvolvimento nacional os portos de Navegantes, os terminais de Itajaí, no plural - são vários terminais que formam essa cadeia. E há o fato de estar ao lado da rodovia BR-101, o potencial turístico e imobiliário. Não faltam adjetivos para qualificar essa região e a importância desse investimento.

Então, nós usamos este momento... Obrigado, Senador Dário, pela oportunidade de estarmos nos manifestando e, como Presidente da CVT, também dar o meu depoimento pessoal, como cidadão catarinense, da importância desse pleito muito bem explanado pelos Senadores de Santa Catarina e por todos os que nos acompanham nesta audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Muito bem! Muito obrigado Carlinhos, um abraço para você.

Agora ofereço a palavra à Deputada Federal Angela Amin, que também é Presidente do Fórum Parlamentar. Certamente ela não vai falar pelo fórum inteiro, porque nós temos ainda a Deputada Norma Pereira e o Deputado Darci de Matos e, em seguida, a minha ideia é passar a palavra para o Procurador-Geral do Estado e, depois, para o Presidente da Facisc, o Sérgio Alves, e, por fim, para o Secretário de Infraestrutura Leodegar Tiscoski. Posteriormente, ouviremos novamente uma rodada dos nossos convidados para comentar as perguntas que foram feitas e as indagações que foram apresentadas antes de nós encaminharmos a nossa reunião para o fim.

Então, Deputada Angela Amin, V. Exa. tem a palavra.

A SRA. ANGELA AMIN (Bloco/PP - SC. Para expor.) - Gostaria de agradecer ao Senador Dário Berger e aos demais Senadores presentes, aos colegas Parlamentares.

Eu me coloco aqui como quem nasceu no Vale do Itajaí e acompanha com muita tristeza os encaminhamentos e o ritmo de obras da BR-470, que - nenhum receio - chega lá ao aeroporto de Navegantes, tem como objetivo chegar aos portos de Santa Catarina e, mais uma vez, ele agrega uma região - o Chiodini colocou muito bem - que tem a possibilidade de exportar com o maior valor agregado do País.

Gostaria de dizer que, como membro do fórum, como Parlamentar de Santa Catarina e como Parlamentar do Vale do Itajaí, eu mais uma vez coloco aqui a minha indignação pelo fato de nós estarmos sendo tratados dessa forma de maneira repetitiva. E o que mais me deixou preocupada, Senador Dário - sabem o senhor, que já foi Prefeito, e o Esperidião, que já foi Prefeito -, foi a colocação feita por membros da Anac sobre a validade ou não do plano diretor.

Eu fiz o meu curso de doutorado e uma das entidades públicas nacionais cujo processo de gestão eu nele acompanhei foi a Anac.

No dia da defesa da minha tese, eu fiz referência à qualidade do corpo técnico, ao compromisso e aos comprometimentos daquele quadro, e hoje eu participo de uma audiência técnica que de repente derruba aquela visão de pesquisadora junto a um órgão público da forma como foi colocada, com deboche do plano diretor de um processo de licitação milionário para o Estado de Santa Catarina. Vale ou não vale o plano diretor? Se é para agregar valor, como foi o caso do aeroporto de Florianópolis, isso não menospreza, não tira o respeito ao plano diretor e à base da licitação, que foi o desenho feito por uma equipe técnica para ter referências e balizar esse processo. Se não vale, rasgue o plano diretor e utilize outra metodologia de avaliação e acompanhamento. Agora, dizer que o plano diretor não vale, e, mais uma vez, o nosso Estado, a região do Vale do Itajaí mais uma vez vir a ser prejudicada?! Eu deixo aqui a minha indignação.

O meu respeito ao trabalho dos Senadores. Este fórum, esta reunião é realmente coordenada pela Comissão de Infraestrutura, mas seu papel prioritário, durante este ano, junto com o Chiodini, como Presidente da Comissão de Infraestrutura da Câmara, é para que nós não venhamos mais uma vez a ser enganados pelo Governo Federal.

Muito obrigada, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Cumprimentos a V. Exa., Deputada Angela Amin.

Ofereço a palavra agora para a Deputada Federal Norma Pereira.

A SRA. NORMA PEREIRA (Bloco/PSDB - SC. Para expor.) - Muito boa tarde, Senador Dário Berger!

Quero cumprimentar na sua pessoa os demais Vereadores, os colegas Parlamentares, os Ministros do TCU; enfim, todos os que estão presentes.

Bom, acabei de assumir a Câmara de Vereadores e confesso que a questão do aeroporto de Navegantes eu acompanhava pelas notícias dos jornais. E como ingressei na Comissão de Infraestrutura, aceitei o convite, na quinta-feira da semana passada, eu fui ler alguma coisa, mas as manifestações de hoje me trouxeram muita clareza do que efetivamente está acontecendo com o aeroporto de Navegantes. Aí eu ressalto as palavras do meu nobre colega de partido Senador Dalirio Beber, assim como disse a Deputada Angela Amin e o Chiodini, Presidente da Comissão Parlamentar, de que de fato nós precisamos defender aquilo que é nosso, porque não é só a 470 que vai lá; nós temos a 280 também, que passa pelo Planalto Norte, que leva muita carga para o aeroporto de Itajaí e Navegantes e que precisa daquele espaço para escoar sua produção. Então, Senador, a princípio, também estou indignada com isso. É lógico que vou me inteirar cada vez mais. Eu vou ler tudo que V. Exas. anotaram de todo o processo, na sua íntegra, para que possa defendê-lo com muita propriedade e defender Santa Catarina nesse processo.

Seria isso.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Muito bem!

Agradecemos à Deputada Norma Pereira, que também deu a sua opinião a respeito desse importante tema.

Eu consulto se o Deputado Darci de Matos está *on-line*. (Pausa.)

Pelo que eu não percebo, então, eu vou oferecer a palavra ao Dr. Luiz Dagoberto Brião, Procurador-Geral do Estado de Santa Catarina.

V. Exa. tem a palavra.

O SR. LUIZ DAGOBERTO CORRÊA BRIÃO (Para expor.) - Boa tarde a todos. Saúdo o Presidente, Senador Dário Berger, e, da mesma forma, o Relator, Senador Esperidião Amin, o Senador Jorginho Mello, os Deputados, as Deputadas

que aí se manifestaram, os ex-Parlamentares e os Ministros do TCU, especialmente o Ministro Augusto Nardes, meu conterrâneo. Saúdo todos na pessoa do Dr. Dalirio Beber.

Enfim, com a humildade que deve nortear o agir de todo agente público, quero registrar que - é verdade -, historicamente, Santa Catarina tem sido deixada de lado, quando não tirados dali os investimentos. Então, no aeroporto, na terceira pista, na outra pista de Navegantes, 70% dos bens, 70% dos valores dos terrenos já estão investidos - exagero: não são 70, são 66 -, ou seja, dois terços do dinheiro necessário para as desapropriações já foram investidos. E agora, nem mais nem menos, resolvem mudar. Com todo respeito, com toda admiração, eu sou filho de servidor público, eu sou servidor público há muitos anos, há muitos anos mesmo, mas é difícil dizer que o plano diretor para nada serve. Também é muito difícil ouvir que o pessoal do Vale do Itajaí pode levar para os aeroportos de São Paulo para despachar. É muito difícil.

É verdade: não temos nada, absolutamente nada contra os nossos irmãos paranaenses. O que se defende é o interesse de Santa Catarina, o que se defende é o interesse do povo catarinense, especialmente daquela região, que vai ter o seu desenvolvimento suprimido. É verdade! Eu vejo aqui parecido com a questão do petróleo. E que pena, que pena, porque eu não gostaria... E digo mais, se me permite: o plano diretor pode ser alterado, sim, para mais, não para menos.

Então, estamos juntos, estamos dispostos. Que o diga o Dr. Dalirio, que o diga o Senador: eu fui instado, eu fui provocado no início do feriado. Trabalhamos no feriado, e está aqui a ação rascunhada. O que faremos com ela não depende só de mim, depende de V. Exas., que destinam, que direcionam os destinos do Estado. Mas a minha parte, de um simples procurador de Estado de carreira, deste velho procurador de Estado, já foi feita: a ação está rascunhada, para não dizer que está pronta.

Era isso, dentro do pouco espaço que tenho.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Agradeço ao Dr. Luiz Dagoberto Brião, que é o Procurador-Geral do Estado de Santa Catarina, que acabou de se manifestar.

E, agora, ofereço a palavra ao Sr. Sérgio Alves, Presidente da Facisc.

Tem a palavra, Sérgio.

O SR. SÉRGIO RODRIGUES ALVES - Alô? Está ouvindo?

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Estou ouvindo.

O SR. SÉRGIO RODRIGUES ALVES (Para expor.) - Boa tarde, Senador Dário. É um enorme prazer estar aqui com todos os senhores. Quero saudar também o Senador Esperidião Amin e a todos os Senadores presentes, Deputados e ministros do Tribunal de Contas da União (TCU).

Apenas gostaria de fazer coro com o que a Deputada Angela Amin falou e dizer que entristece muito você ver que todo um plano diretor, feito com a maior consideração técnica, com a maior importância para a região, seja dessa forma desconsiderado pelos técnicos da Agência Nacional da Aviação Civil. Isso, de fato, é desalentador e nos leva para uma situação de descrédito com as coisas que vêm acontecendo.

Eu não consigo entender que, embora tenhamos apontado tantas inconformidades nesse edital... Posso citar, pelo menos, duas de suma importância. Primeira: não dá para aceitar que um único administrador, um concessionário venha a administrar dois aeroportos concorrentes. Esta é a realidade: o aeroporto de Navegantes e o aeroporto de Curitiba são concorrentes. Se eu tenho obrigatoriedade de fazer investimento em Curitiba, por que eu vou fazer em Navegantes? Não é mesmo? E mais uma vez a gente sai perdido nessa história, porque, quando apontam os números que consideraram para o edital, desconsiderando a evolução da movimentação de carga do aeroporto de Navegantes, é brincadeira! Eu acho que é como o Senador Esperidião falou mesmo: há coisas que chegam a ser um deboche para nós aqui da região e para Santa Catarina mesmo, cuja importância tanto já se enalteceu aí! Então, é nesse sentido, Senador Dário.

Quero parabenizá-lo pela iniciativa da audiência e dizer que não podemos aceitar. Faço coro também com o nosso Procurador, Dr. Brião, pois acho que Santa Catarina não merece uma desconsideração tão grande como se está fazendo.

Agradeço essa oportunidade. Até gostaria, se houvesse tempo, de passar algum tempo para o Dr. Neves, que é um especialista nessa área, mas, em não havendo, essa é a mensagem que eu gostaria de deixar a todos vocês.

Obrigado, Senador, e um forte abraço a todos vocês. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Sérgio, muito obrigado. Parabéns pela sua manifestação em defesa dos interesses de Santa Catarina, que é o nosso maior objetivo.

Então, vamos dar continuidade à nossa reunião oferecendo a palavra para o ex-Deputado Federal Leodegar Tiscoski, Secretário de Infraestrutura de Santa Catarina.

O SR. LEODEGAR TISCOSKI (Para expor.) - Boa tarde, Senador Dário Berger e demais integrantes desta reunião.

Estamos começando hoje na Secretaria de Infraestrutura, mas já os interajo do assunto e principalmente desse tema, que é tão relevante. As informações técnicas da Secretaria de Infraestrutura foram passadas para a PGE (Procuradoria-Geral do Estado), e o Dr. Brião falou claramente da posição da secretaria e certamente do Governo do Estado. Por isso, só queremos acrescentar que a Secretaria de Infraestrutura estará aqui à disposição e tudo faremos para contribuir para que Santa Catarina efetivamente não perca esse patrimônio que é o aeroporto de Navegantes, e com uma perspectiva realmente de ampliação - e vemos agora em risco essa possibilidade.

Agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Agradecemos ao ex-Deputado Federal Leodegar Tiscoski, hoje Secretário de Estado de Infraestrutura de Santa Catarina.

Pedi-me a palavra, ainda, o Senador Carlos Viana. Eu consulto o Senador Carlos Viana se ele se encontra *on-line* para se manifestar. (*Pausa.*)

Não havendo manifestação, eu vou oferecer novamente a palavra ao Dr. Ronei, que é o nosso Secretário Nacional de Aviação Civil e também representa neste ato o nosso Ministro da Infraestrutura, Tarcísio. Em seguida, eu ofereço a palavra para o Dr. Juliano e para o Dr. Tiago. E, por fim, para o Dr. Augusto Nardes e para o Ministro Raimundo Carreiro, para suas considerações finais e respostas a algumas indagações que foram relatadas, feitas e realizadas aqui pelos amigos que usaram a palavra.

Consulto o Senador Esperidião Amin se gostaria de usar a palavra novamente, para fazer alguma manifestação? Se não, vamos direto aos nossos convidados, para depois então fazermos o arremate final.

Então, com a palavra, o Sr. Ronei Glanzmann. (*Pausa.*)

Não está na área? Não está? Então...

Está na área. Está na área.

Ronei, você tem a palavra. Estou oferecendo a palavra para você, Ronei.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN - Perdão, Senador. Eu tive que me ausentar um segundo aqui e já retornei, mas eu perdi a fala do Secretário de Infraestrutura. Peço perdão.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Está ótimo. Estou ouvindo bem. Estamos te ouvindo bem.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN (Para expor.) - Agora sim. Isso. Mas se pudesse, por gentileza... O Secretário de Infraestrutura concluiu a fala dele e está voltando a palavra para mim por qual motivo. Deixe-me só entender. (*Pausa.*)

Não, Senador, eu não estou ouvindo o senhor. Perdão. Acho que está no mudo.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - É quanto às indagações, às diversas indagações feitas que envolvem fundamentalmente uma decisão do Ministério de Infraestrutura, com relação evidentemente ao tema que nós estamos discutindo.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN (Para expor.) - Perfeito.

Primeiro, então, gostaria de pedir desculpas, porque eu tive que me ausentar. Fui ao toalete, porque a gente já está com quase duas horas e meia de reunião, enfim, a gente vai tomando muita água, tem que fazer uma parada técnica.

Então, deixe-me fazer alguns comentários. Muita coisa foi falada por todos os oradores. Nós entendemos as preocupações da sociedade de Santa Catarina com relação à questão do Plano Diretor. Acho que a Anac já colocou muito bem o objetivo do Plano Diretor. Ele é uma peça importante de planejamento, porém, é uma peça dinâmica de planejamento. Então, ele é atemporal, ele tem uma visão de ocupação territorial e não uma visão atrelada à demanda, a um estudo propriamente dito de demanda. Então, temos um Plano Diretor nesse aeroporto, assim como temos planos diretores nos 22 aeroportos que nós estamos concedendo. E, de fato, se compararmos o que está no Plano Diretor com o que está nos estudos de viabilidade, muitas cidades do Brasil seriam frustradas, porque os planos diretores, realmente, são muito maiores do que o que está se propondo a fazer no caso da concessão.

Não é só Navegantes. Nós temos aeroportos no centro do País, no norte do País e no sul do País que têm hoje planos diretores muito além do que está originalmente planejado dentro dos 30 anos de concessão. Então, eu só queria reforçar essa questão.

Agora, pegando um pouco a carona na fala do Senador Wellington... Aliás, eu gostaria de cumprimentá-lo, o Senador Wellington é um grande parceiro da infraestrutura, está à frente da Frenlogi, e a Frenlogi tem sido uma grande parceira em todos os projetos de infraestrutura. Eu queria aproveitar... Ele colocou alguns pontos e eu prometo que depois eu respondo um a um. Em benefício do tempo, que já está muito longo na nossa audiência, prometo que respondo ao Senador Wellington na sequência.

Eu queria citar o ponto de Viracopos. Viracopos é um caso que está em relicitação e tem toda uma história. Acho que muitos dos senhores devem conhecer a história do aeroporto de Viracopos, a concessão de Viracopos tem vários problemas, sempre teve, desde o início. Ela foi eivada de muitas ideologias, eivada de alguns vícios lá no começo. E um deles, inclusive, era esse vício da prescrição do programa de investimentos. O contrato de Viracopos... O insucesso de Viracopos - na verdade, é insucesso da concessão de Viracopos, não do aeroporto, porque o aeroporto opera muito bem e performa muito bem -, os problemas que a concessão tem boa parte deles advém da questão do investimento muito prescritivo naquele sítio aeroportuário. E por quê? Porque o Governo é um péssimo - todos os governos, não só o brasileiro, qualquer governo, poder público, vamos dizer assim - prescritor de investimentos de longo prazo, se é que eu posso usar essa palavra. Muita coisa acontece em 30 anos. O futuro, realmente, é muito difícil prever, e os mercados são muito dinâmicos, especialmente o mercado da aviação civil, que é um mercado típico de tecnologia, é intensivo em tecnologia. Então, de fato, para o aeroporto de Viracopos, dentre os vários problemas que houve, nós tivemos a questão da prescrição exacerbada, grande quantidade de investimentos que, muitas vezes, não seriam necessários. Nós temos hoje o aeroporto com 28 pontes de embarque, sendo que não há necessidade de todo esse investimento. Foi um erro do passado que agora está sendo corrigido por meio do processo de relicitação.

Mas eu queria também aproveitar esse espaço de fala e, uma fala bem curta, para falar com relação ao fato de algumas aparições aqui no nosso debate de que Santa Catarina não estaria sendo prestigiada no ramo da infraestrutura, estariam sendo preteridos os investimentos em Santa Catarina.

Eu sei, conheço bem a briga e a luta da Frente Parlamentar de Santa Catarina pelos investimentos. Agora, no que diz respeito especificamente aos investimentos aeroportuários, eu posso afirmar com toda certeza que Santa Catarina é um dos Estados, senão o Estado mais prestigiado pelo Governo Federal.

Neste momento existe cerca de R\$1 bilhão - repito, R\$1 bilhão! - de investimentos ou já recentemente finalizados, como é o caso do aeroporto de Florianópolis, ou em execução. Nós temos agora, neste momento, investimentos acontecendo em Navegantes, em Joinville, mesmo com a Infraero, antes da concessão. Temos investimentos acontecendo em Joaçaba, em Caçador, em Lajes, em Jaguaruna e em Chapecó, além dos quase R\$600 milhões que Florianópolis recebeu recentemente. Os senhores conhecem, obviamente, o aeroporto de Florianópolis. Se somarmos todos esses investimentos, nós temos quase R\$1 bilhão de recursos ou do Governo Federal, ou do governo estadual, ou até da iniciativa privada, como é o caso de Florianópolis, sendo investido na rede aeroportuária de Navegantes.

São oito aeroportos contemplados e, de fato, é uma proporção muito importante dos investimentos da nossa carteira aqui. E é com base nesse número que eu posso afirmar que, no ramo aeroportuário, e eu conheço um pouquinho os pleitos de Santa Catarina com relação aos outros modais, mas falando especificamente da pasta que me compete, que é a pasta da aviação civil, Santa Catarina é, sim, muito contemplada.

Querida eu, Senador Wellington, que o Mato Grosso também estivesse no patamar de R\$1 bilhão. Infelizmente ainda não está, mas nós estamos trabalhando num reforço grande lá por meio de parcerias público privadas que vão levar muito investimento também para o Mato Grosso.

Mas, hoje, Santa Catarina está... Não sei afirmar neste momento se é o maior de todos os Estados, mas, se não é o maior, com certeza está entre os maiores investimentos que estão acontecendo no ramo de aeroportos. E o exemplo que já foi muito colocado aqui, Florianópolis, a grande cereja desse bolo, passou por uma transformação. Era o pior, literalmente o pior, aeroporto em termos de qualidade de serviços pela nossa pesquisa de satisfação, e hoje Florianópolis é o melhor aeroporto do Brasil, tem ganhado os prêmios aí trimestre após trimestre.

Então, eu queria também novamente deixar claro o compromisso do Governo Federal, o comprometimento do Governo Federal com o Estado de Santa Catarina, com os aeroportos de Santa Catarina, conhecendo e reconhecendo exatamente a pujança econômica desse Estado e a necessidade do atendimento pelo modal aéreo.

Com o aeroporto de Navegantes não será diferente, já falei: existem investimentos importantes e estruturantes previstos nessa modelagem de concessão. E o debate que se dá é em cima de uma incerteza de demanda, que aliás é um debate

muito comum, muito típico quando a gente fala de uma concessão de 30 anos. A única certeza que nós temos é que nós vamos errar. Todos nós, inclusive, porque 30 anos é de um nível de incerteza muito grande, mas os senhores podem ficar tranquilos, a sociedade de Santa Catarina pode ficar tranquila que os investimentos serão realizados, e o nível de serviço e a disponibilidade da infraestrutura não vão deixar em nada o que aconteceu, o que está se vendo nos 22 aeroportos que nós já concedemos e também veremos nos próximos 22 aeroportos em que iremos fazer o leilão na próxima quarta-feira.

Então, em benefício do tempo, eu acho que são essas, em termos amplos, as colocações que eu gostaria de fazer. Fico aberto obviamente para todas as questões.

Entendo as dificuldades, entendo os temores da sociedade, mas, de fato, estamos muito tranquilos aqui com essa modelagem, que, tenho certeza, vai trazer muitos benefícios para todo o Estado de Santa Catarina, para Joinville também. Temos aí cerca de 200, quase 300 milhões previstos para investimentos no aeroporto de Joinville. E, com o aeroporto de Santa Catarina com quase 600 milhões, eu acho que a gente consegue atender de maneira satisfatória os interesses da sociedade de Santa Catarina.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Bem, meus agradecimentos ao Sr. Ronei Saggiore Glanzmann.

E agora ofereço a palavra então ao Dr. Tiago, da Anac. É o senhor que vai falar, Tiago? Ou é o Juliano?

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA (Para expor.) - Boa tarde. Sou eu, sim, Senador; Tiago.

Bom, antes de começar a minha fala final, eu gostaria novamente de agradecer a oportunidade de estar aqui nesta discussão tão rica e tão importante para o desenvolvimento do setor aeroportuário nacional e, sobretudo, de Santa Catarina.

Eu gostaria de reforçar a mensagem de que o modelo de concessões tem sido aprimorado rodada após rodada, não é? E aí, pegando um pouco, tentando responder à primeira pergunta do Senador Wellington Fagundes sobre as inovações, foram várias inovações nessa rodada, inovações regulatórias, no sentido de ampliar a competição para a gente tentar trazer mais *players*, que ainda não estão no Brasil, aqui para o setor aeroportuário. Então, mudamos as regras de habilitação, tornamos a participação no leilão mais barata. A ideia é tentar trazer mais competidores, mais operadores para poderem operar, e novos modelos de negócio, não é? Então, essa foi uma mudança.

Também melhoramos a regulação tarifária, melhoramos a matriz de risco lá do Bloco Norte, que é muito dependente da carga da Zona Franca de Manaus.

Enfim, todas essas alterações, como eu disse na minha primeira fala, acabam trazendo para os investidores uma sensação de segurança jurídica. E esse apetite que eu mencionei, por investir mais, por entrar no modal de infraestrutura aeroportuária.

Eu entendo as preocupações, as legítimas e importantes preocupações expressas pelos Senadores, pelos Deputados, pelos empresários. E a mensagem que eu gostaria de passar em relação a essa concessão é de que a rodada está muito bem formulada, os estudos estão muito bem formulados, a regulação carrega todo esse aprendizado de que a gente falou.

O Ronei acabou de mencionar Viracopos, não é? O contrato de Viracopos tem prescrição de quatro pistas. Quatro pistas! É um processo de aprendizado, não é? É um processo de aprendizado.

Enfim, a gente foi percebendo que, à medida que o tempo passava, rodada após rodada, a gente foi percebendo que a iniciativa privada - é claro que a gente dá as regras gerais - tem uma capacidade de prospectar negócios e soluções mais criativas muito maior do que a nossa, do setor público. Então, a gente foi criando uma regulação, como disse o Diretor Juliano, para a gente trazer, incentivar que esses novos negócios, esses novos modelos de negócio sejam empreendidos nos contratos de concessão pelas concessionárias.

E aí, nesse contexto, Senadores, eu gostaria de ressaltar novamente a qualidade da regulação dessa rodada de concessão e a ótima expectativa que temos no sentido de atrair mais *players* com visões de negócios diferentes, que vão poder fazer - assim como têm feito com Florianópolis -, com esse Bloco Sul um desenvolvimento do modal aeroportuário de todos os aeroportos.

A gente está bastante seguro em relação a isso, até mesmo pelos erros que a gente cometeu lá atrás e que a gente vem aprendendo a sanar rodada após rodada. Então, essa é a minha mensagem, a de que é um modelo robusto. A gente pensou cada aeroporto e, enfim, a prática está mostrando para a gente que o setor privado tem capacidade de investimento, tem capacidade de enxergar novos negócios que a gente nem imagina.

Por fim, gostaria de agradecer mais uma vez. Foi um prazer estar aqui com os senhores para discutir essa importante temática e colocar - como o Diretor Juliano já mencionou na fala dele - a Agência Nacional de Aviação Civil à disposição, sempre aberta para o diálogo, seja em audiência, seja em conversas com os Senadores, com os Deputados, com o

Parlamento brasileiro, porque a gente entende que é ouvindo a sociedade, ouvindo os representantes eleitos pelo povo, que a gente consegue melhorar, cada vez mais, a nossa regulação.

Enfim, não sei se o Juliano vai querer complementar. São as minhas palavras finais.

Muito obrigado.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN (Para expor.) - Só queria tocar em um ponto. O Senador Wellington resumiu bem como funciona. Rodada após rodada, a gente vem aprendendo e vem melhorando os nossos modelos.

O Dr. Tiago já colocou que em Viracopos havia quatro pistas previstas no aeroporto. E, quando a concessionária teve ali a vontade de, eventualmente, abrir mão e de procurar uma solução de mercado, simplesmente não encontrou porque a modelagem a impediu de encontrar, justamente porque havia muita coisa prescrita. E, com os percalços de demanda, enfim, não encontrou alguém interessado em assumir o aeroporto naquelas condições, com o nível de prescrição de investimentos que ali estava.

E a gente vem aprendendo. Por outro lado, peguem o exemplo de Florianópolis, em que foi criada uma modelagem à frente da de Viracopos. O investimento feito ali supera o investimento que está previsto no edital. Estou falando isso por que, senhores? Porque a gente não pode tratar esse assunto como se o edital e o contrato fossem ditar e garantir a realidade, como ela vai ser. Se está escrito no edital tem, se não está escrito, não tem. Não é isso o que acontece. O nosso modelo... Não conheço outros modelos a fundo para falar, não sei como são os outros modelos, mas o nosso modelo, que é tido e considerado como um dos mais sofisticados do mundo - e podem conversar com todos os investidores para perguntar, para terem referência -, ele é previsto justamente para que todos os *upsides* e todas as oportunidades de negócio fiquem contemplados, com a flexibilidade e o dinamismo que o mundo dos negócios exige. Por que o mundo dos negócios? Porque são os investimentos e o mundo dos negócios que vão garantir o que a gente quer, que é atender à sociedade com as cargas sendo transportadas, com os passageiros sendo transportados. Então, não é porque não ficou escrito ali a pista, no dia tal, na linha tal, na subparte tal, que ela não acontecerá. Da mesma forma, não é porque está escrito que a demanda vai ser "x" que a demanda será exatamente "x".

Então, o contrato tem que ser desenhado para dar ao operador - são vários operadores interessados e cada um tem o seu plano de negócio -, para que ele possa implementar o melhor modelo em conjunto com a sociedade local, em conjunto com os empresários locais, é claro que não se faz isso sozinho e unilateralmente, para que isso possa gerar o máximo resultado. Não são dois, três, cinco, nove nem dez técnicos que vão garantir qual é o melhor resultado; vão ser essas interlocuções e rodadas dia a dia, no desenvolvimento diário com todos, ao longo de vários anos, que vão determinar isso. Então, é importante que o contrato tenha esse nível de flexibilidade. É claro que ele não é totalmente flexível, tanto é que a gente tem quase R\$600 milhões de investimentos previstos para o aeroporto, assim como outras localidades. É óbvio que a gente acaba... Os senhores conhecem bem o edital, que tem diferentes níveis para os diferentes tipos de aeroportos, porque há ali, sim, um cuidado para cada tipo, cada tamanho de aeroporto em cada localidade.

Então, senhores, o que eu queria deixar aos senhores é uma mensagem de muita confiança no modelo que está sendo desenhado. Ele já se provou, essa não é a primeira vez que a gente está fazendo concessão de aeroporto no País. A gente tem vários exemplos internacionais e também domésticos para falar, a gente tem muito exemplo para garantir o que a gente está falando aqui. A gente confia muito no modelo, a gente confia muito no sucesso, a gente confia muito no potencial de Navegantes, assim como no dos outros 22 aeroportos que ali estão, e a gente precisa, enquanto Estado, enquanto agente público, escrever um edital que possibilite o potencial de se desenvolver. E a única maneira de a gente fazer isso é dando algum grau de flexibilidade também, algum grau de dinamismo também.

Para fazer um comentário rápido, o Senador Wellington acompanha muito as rodadas, estivemos juntos aí na quinta rodada e ele colocou muito bem: o edital vem sendo sempre aprimorado. Esse edital agora não é diferente, já traz muitas melhorias com relação aos editais passados. Podemos citar aqui, foi até apreciado pelo TCU, e a área técnica inclusive sugeriu aprovação sem nenhuma ressalva. Foi a primeira vez que isso aconteceu, fruto de um amadurecimento natural, e é óbvio que a gente precisa aprender rodada a rodada mesmo.

Viracopos foi a segunda rodada, não é? A gente teve o leilão do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, na sequência, a gente teve Guarulhos, Viracopos e Brasília; então, essa foi a segunda, foi nossa segunda rodada de concessão, vamos dizer assim. Já foi falado um pouquinho sobre a questão de Viracopos. O que aconteceu ali é que o aeroporto decidiu, com base na Lei de Relicitação, devolver amigavelmente, para tentar usar um jargão mais intuitivo aqui, devolver amigavelmente o aeroporto, a concessão ao Estado, e a gente está agora em fase de estudo, remodelando, tentando trazer essas melhorias, essas melhorias e atualizações que o contrato de Viracopos, por ser um dos primeiros, não tem ainda, para que a gente possa oferecê-lo de volta à iniciativa privada num futuro muito próximo.

O Senador Wellington comentou só um pequeno ponto com relação a Viracopos, que o Governo não cumpriu sua parte. O mecanismo, uma parte da desapropriação não foi feita e era obrigação do Estado fazer; e isso foi objeto de um processo de reequilíbrio. O processo de reequilíbrio foi até decidido em favor da concessionária, ela tem direito ao reequilíbrio, só que isso precisa ser calculado ano a ano. Então, é uma dinâmica que vem acontecendo para cada ano em que o aeroporto não entrega aquelas desapropriações.

Mas, enfim, tudo isso agora está sendo regido sob o rito do processo de relicitação. Algumas discordâncias a gente está levando para arbitragem, que, aliás, é uma excelente atualização do modelo. Esse modelo agora já traz um conceito bem amplo de arbitragem, inclusive com árbitro de emergência.

Enfim, senhores, eu sei que os senhores confiam muito na atuação da agência e referendam conosco a estratégia de ter mais investimento, mais voos, mais passageiros, cargas sendo transportadas. E o que a gente pode dar aos senhores é uma mensagem de confiança: mais uma vez, podem ter certeza de que a gente está entregando o melhor modelo de concessão possível para o desenvolvimento dos 22 aeroportos, incluindo Navegantes.

Era isso, Senador.

Quero, mais uma vez, agradecer a oportunidade. Estamos à disposição de todos. Sempre que precisarem, por favor, nos convoquem. É importantíssimo debater as ideias e discutir com os senhores.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Muito obrigado, Dr. Juliano. Ofereço a palavra agora ao Dr. Raimundo Carreiro, Ministro do TCU, para as suas considerações finais.

O SR. RAIMUNDO CARREIRO - Sr. Presidente Dário Berger e Srs. Senadores, que já foram todos cumprimentados, apenas para agradecer...

O senhor está me ouvindo? *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Estou ouvindo. Estou ouvindo bem, Ministro.

Parece que congelou a imagem do Ministro, parece que ele está fora do ar.

Posso passar a palavra, então, para o Ministro Augusto Nardes, para as suas considerações finais, e, em seguida, nós passamos para o Ministro Raimundo Carreiro? Pode ser, Ministro Augusto Nardes? V. Exa., então, tem a palavra. *(Pausa.)*

Só conectar, Ministro. *(Pausa.)*

Ministro Nardes, o senhor me ouviu? *(Pausa.)*

Só conectar, Ministro Nardes.

O SR. JOÃO AUGUSTO RIBEIRO NARDES (Para expor.) - Agora eu estou com som. Acho que agora estou com som. Só quero agradecer a oportunidade, Senador Dário Berger, Senador Esperidião Amin, todos, enfim, Senadores e vários colegas que fomos Deputados Federais, e me colocar à disposição para continuar.

Eu agora estou em outra reunião sobre centro de governo. Eu tenho trabalhado muito na implantação da governança no Brasil para que o centro de governo funcione. Eu estou tendo uma reunião agora também com a Casa Civil, me ausentei um pouco da reunião.

É um tema que nós precisamos priorizar, Senador Dário Berger: a implantação da governança no Brasil. Eu tenho me empenhado muito nesses últimos oito anos, praticamente desde 2012, 2013, para a sua implantação, para não termos contratemos como esse caso que estamos discutindo. A governança é fundamental na Nação brasileira e o centro de governo eu considero fundamental. Eu sou relator dessa matéria para implantá-la no Brasil. Peço desculpas porque eu tive que sair um pouco para a outra reunião. Agora eu estou e vou voltar para a reunião na Casa Civil sobre esse tema com várias lideranças da Casa Civil e também do Tribunal de Contas da União, já que eu sou relator da matéria.

Mas eu sei que o Ministro Raimundo Carreiro e certamente eu vamos nos colocar à disposição para auxiliar no que for necessário.

Quero agradecer a oportunidade e cumprimentar a todos pela participação.

Senador Dário Berger, pode ter certeza de que no tribunal estão abertas as portas para esse debate importante que V. Exa. está promovendo com os demais Senadores.

Obrigado pela oportunidade de participar.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Nós é que agradecemos a V. Exa. Parabéns pelo trabalho realizado.

Agora sim, então, ofereço a palavra ao Ministro Raimundo Careiro.

O SR. RAIMUNDO CARREIRO (Para expor.) - Obrigado, Senador Dário Berger, Senador Esperidião Amin e todos os que já foram saudados nesta reunião.

É a mesma coisa: eu quero agradecer o convite e dizer ao senhor, Senador, que estou no tribunal há 14 anos e esta é a primeira audiência pública de que eu participo em Comissão do Congresso, quer seja da Câmara, quer seja do Senado. Eu abri uma exceção e estou aqui participando deste evento. Aos outros que nós somos sempre convidados, geralmente mando os técnicos, mas, como esse caso é um assunto que já foi abordado pelo tribunal, já foi decidido, não é um assunto sobre o qual se vai debruçar amanhã, eu me propus, em homenagem a Santa Catarina, a participar deste evento.

Eu agradeço demais a oportunidade que os senhores me deram de manifestar o meu pensamento, que já foi escrito naquela declaração de voto, e continuo com a mesma convicção sobre a importância desse assunto ser resolvido.

Estou à disposição dos senhores para qualquer eventual informação que seja necessária.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Nós é que agradecemos a V. Exa. pela sua diligente participação, pela estima que temos pelo senhor, pelo trabalho que realiza no tribunal, que muito orgulha os brasileiros e os catarinenses.

O senhor trouxe um relevo todo especial à nossa reunião, com uma participação esclarecedora. O senhor conhece, na prática, os anseios e os sonhos da nossa sociedade. Então, Navegantes, a região da foz do Rio Itajaí-Açu é uma região de economia muito forte, muito diversificada, de produtos manufaturados, que carece da logística necessária para exportar a sua produção.

Então, é muito caro para nós esse assunto. Ele parece simples, mas é muito caro e muito relevante, e a exigência contra nós ou a nosso favor da sociedade é muito grande. Por isso, nós estamos lutando, contínua e sistematicamente, para reverter essa situação que é muito importante e muito cara para Santa Catarina. *(Pausa.)*

Quem está falando?

Ministro Raimundo, V. Exa. tem a palavra.

Abra, por favor, o microfone.

O SR. RAIMUNDO CARREIRO (Para expor.) - Pois não; já abri o microfone.

Para encerrar, Senador, a minha participação.

V. Exa. ressaltou a importância desse projeto, que nós também reconhecemos. E eu quero encerrar com uma frase de um grande catarinense que também passou por este tribunal: Adhemar Paladini Ghisi.

Quando ele se aposentou, eu já estava no tribunal. Um dia eu me encontrei com ele aqui pelos corredores do tribunal e ele me perguntou se eu estava gostando do tribunal. Eu disse a ele: "Estou, estou gostando muito, é uma extensão do Congresso". Aí, ele disse assim: "O Brasil passa pelo tribunal". Essa foi a última frase que eu ouvi do ex-Ministro e ex-Deputado Adhemar Paladini Ghisi, também um catarinense muito honrado como os senhores.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Nosso agradecimento mais uma vez a V. Exa. Parabéns, muita sorte, vida longa e todo cuidado é pouco, Ministro.

O SR. RAIMUNDO CARREIRO - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Estamos em uma situação difícil. Um abraço para o senhor.

O SR. RAIMUNDO CARREIRO - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Senador Esperidião.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para interpelar.) - Quero fazer três observações muito singelas: o senhor fique despreocupado porque o Ministro Raimundo Carreiro é protegido por Nossa Senhora de Fátima, Nossa Senhora do Rosário, então, ele está mais forte do que nós.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Muito bem.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Nós é que temos que pedir para ele nos proteger.

Eu queria agradecer a todos que participaram, cada qual cumprindo sua missão, e quero aqui deixar consignados os seguintes pontos: 1 - ao Tribunal de Contas me parece que falta acrescentar à Instrução Normativa nº 81, referida pelo Ministro Nardes e mencionada também pelo Ministro Carreiro, que, além dos aspectos, digamos, comparativos de preço, tabelas, detalhamento de obras, quando envolver assunto federativo, a palavra do Adhemar Ghisi tem que prevalecer: a questão federativa passa pelo Tribunal de Contas, e foi isso que V. Exa. levantou na revisão ao voto do Ministro Nardes, e tem gente que não enxerga! Ninguém está falando que plano diretor tem que ser rígido; ele tem que ser fruto de uma consulta. Estava em vigor, fruto de consulta, em dezembro. O que estava em vigor? A segunda pista de Navegantes.

Por isso tem um terminal de passageiros construído de acordo com esta previsão; o terminal de cargas, de acordo com essa previsão, a posição dele no terreno é de acordo com essa previsão. E 66% da área necessária para essa segunda pista foi comprada. É o maior investimento que Navegantes vai receber, é o que já foi feito. Porque se você for olhar o desenho que ficou, ele esteriliza o aeroporto; ele proíbe porque libera para uso comercial - ou aquilo que o plano diretor da cidade deixar - a área que não foi comprada. Portanto, isso foi retirado.

Em alemão, Senador Dário, a palavra é meio chata, *rauben*, é tomar com determinação, este edital está tomando com determinação a possibilidade de navegantes ter uma segunda pista, pelo menos de acordo com o planejado, porque a Secretaria de Aviação Civil, a partir de quarta-feira, se esse malfeito for concretizado, vai dizer o seguinte: "Façam o que quiserem com a área que nós não compramos ainda". É isso que se está decidindo; não é colocar mais pista em Curitiba. Já disse isto: inveja, ninguém confessa - e eu prefiro não sentir. Agora, a perda, o que está sendo tomado de nós... Uma agência reguladora como a Anac... Eu votei a favor, eu votei a favor de três diretores da Anac no dia 19 de outubro do ano passado e a todos perguntei pelo plano diretor, porque já havia esse intuito de *rauben* a nossa segunda pista. E isso não foi respondido pelo secretário nem pelo Ministro da Infraestrutura, aqui representado pelo secretário.

Eu quero saber em que outro plano diretor, em que outra concessão uma obra em andamento foi descartada. Senador Dário Berger, bote no computador: eu quero saber de onde é que foi retirada e jogada fora uma obra em andamento. Repito: terminal de passageiros, terminal de cargas. E 66% da área desapropriada. Sabe por quê? Isso me faz lembrar Saramago: "Para que eu seja forte, é preciso que tu existas". Nesse caso, para que eu, empresário, gestor do bloco de nove aeroportos, bloco 6, aceite a imposição de fazer uma terceira pista lá, você tem que suprimir a de cá. Aí você garante a viabilidade da terceira.

Então, é a supressão da terceira pista que me faz concluir as minhas palavras, dizendo o seguinte: eu sou apenas uma voz, mas eu vou deixar, vou encaminhar ao fórum parlamentar uma moção de apoio à Procuradoria-Geral do Estado para que entre, sim, oportunamente, oportunamente - quero que o Dr. Brião preste atenção nisto que eu estou dizendo -, oportunamente, com todas as medidas legais para proteger os interesses de Santa Catarina. Eu vou encaminhar isso pelo fórum, que tem um *site* próprio. À coordenadora do fórum caberá colher as assinaturas. Eu vou assinar - tenho certeza de que V. Exa. vai assinar também, e o Senador Jorginho já disse que também vai lutar por isso - e eu espero que a maioria do fórum parlamentar, pelo menos dez Parlamentares dos dezenove - quero saudar a Deputada Norma Pereira, que vem lá do Planalto Norte para engrandecer o nosso conjunto... Se dez assinarem, eu pretendo que isso chegue ao Governo de Santa Catarina como forma de apoio do fórum. E, se tivermos maioria, vou mandar para a Assembleia Legislativa, porque eu acho que a Assembleia Legislativa de Santa Catarina tem que dizer se concorda ou não concorda com a supressão - supressão -, com a retirada, com o *rauben* da possibilidade de termos a segunda pista de Navegantes, como todos nós sonhamos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Senador Esperidião Amin, cumprimento V. Exa. Gostei muito do *rauben*. Na linguagem manezinha aqui, poderia ser o Rauen. O Rauen é um companheiro nosso.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - É outra coisa.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - É outra coisa. Como dizia o nosso filósofo contemporâneo, Miguel Livramento...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Miguel Livramento.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - ... uma coisa é uma coisa, outra coisa é outra coisa.

Bem, parabéns a V. Exa. pela desenvoltura e pela capacidade que tem de defender algo tão importante para Santa Catarina. O Senador Carlos Viana, mui digno...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - E tem brevê. É o homem que mais entende de aviação internacional aqui.

Foi piloto da Lufthansa. Não é brincadeira, não. Da Lufthansa!

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - ... mui digno representante das Minas Gerais, um brilhante Senador que nos acompanhou, está presente e teria me solicitado a palavra.

Então, com muito prazer, ofereço a palavra a V. Exa., Senador Carlos Viana.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG. Pela ordem.) - Em homenagem ao Amin, vou começar dizendo assim: *Meine Damen und meine Herren, ich möchte gern willkommen an Bord.*

Senhoras e senhores, meu boa-tarde.

Presidente Dário Berger, montanhês, é uma alegria vê-lo sempre bem, sempre tranquilo, pausado, uma pessoa muito equilibrada.

Senador Esperidião Amin, esse guerreiro de Santa Catarina, um Estado que fiquei encantado em visitar, minha participação aqui é bem breve.

Agradecendo, Presidente, faço uma comunicação a V. Exa. Nós estamos com a questão das autoridades não sendo votadas, e há um acúmulo até muito grande de decisões pela CI, mas eu gostaria de fazer um pedido a V. Exa. e uma comunicação também.

Um dos relatórios que me cabe é com relação à indicação do Guilherme Santana Lopes, da ANM. Tem sido pedido, inclusive, pela própria agência que se resolva a questão, porque a agência está sem um diretor, que já foi, inclusive, exonerado recentemente. Eles pediram que nós pudéssemos, se fosse possível, na próxima reunião da CI, lermos o relatório com a indicação que veio do Palácio do Planalto sobre Guilherme Santana Lopes Gomes.

Então, quero deixar aqui a comunicação de que o relatório está pronto. Se for o caso, faremos um requerimento para a próxima audiência da CI, da Comissão. Desejando V. Exa., estou já à disposição para fazer a leitura e anteciparmos.

Comprometo-me também a conversar com o Presidente Rodrigo Pacheco sobre a questão das sabatinas, que é outro ponto importante para que a gente possa fazer com que as agências tenham o trabalho continuado.

É a nossa responsabilidade. É a minha comunicação.

Vielen dank, Héer Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Senador Carlos Viana, V. Exa. sabe que esta audiência pública não tem caráter deliberativo.

Tão logo nós seguirmos na linha da Comissão, nós faremos a leitura e a apreciaremos a solicitação de V. Exa. É só o Senador Rodrigo Pacheco liberar que nós faremos isso o mais rapidamente possível.

Conte comigo. Estou à sua disposição para os encaminhamentos mais objetivos e necessários possíveis.

Agradeço a participação de V. Exa.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Muito obrigado. E parabéns pela audiência sobre esta questão de Navegantes. É um assunto que nos preocupa e a todo o País essa reestruturação do sistema aéreo brasileiro, que é fundamental para que a gente entregue à sociedade, nos próximos anos, um sistema reorganizado, que funcione e que tenha qualidade de atendimento à população.

Muito obrigado, Presidente Dário Berger.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Nós que agradecemos a V. Exa.

Eu consulto aos colegas que estão ainda vivos, a discutir este assunto, se mais alguém gostaria de usar a palavra, senão nós vamos partir para o encerramento da nossa reunião.

Não havendo manifestação... Esperidião, V. Exa. quer... (*Pausa.*)

Não? Tudo bem? Tudo certo?

Então, eu vou para os agradecimentos.

Vamos encerrando as nossas atividades de hoje, a nossa audiência pública, convocada pelo Senador Esperidião Amin. Quero agradecer aos nossos convidados, ao Sr. Ronei Saggiaro Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil e representante do Ministério da Integração. Quero agradecer também muito ao Sr. Tiago Sousa Pereira, que é Diretor substituto da Agência Nacional de Aviação Civil, e também ao Diretor-Presidente Dr. Juliano Noman, que também nos honrou com a sua presença e nos distinguiu nesta audiência pública, a quem eu quero agradecer pela contribuição que deu para elucidar um tema tão caro e tão importante para Santa Catarina, que é o Aeroporto de Navegantes.

Quero agradecer aos Ministros do TCU, Ministro João Augusto Nardes, ex-Parlamentar, uma pessoa extremamente capacitada, que trouxe um relevo todo especial junto com o Sr. Raimundo Carreiro, que também é Ministro do Tribunal de Contas da União; um relator, o outro revisor. Acho que deram uma contribuição muito importante, nos distinguiram com a sua presença pessoal, o que é um prestigiamto para Santa Catarina, a quem eu quero agradecer.

Quero agradecer, ainda, ao Senador Esperidião Amin, ao Senador Jorginho Mello, ao Senador Carlos Viana, ao Senador Acir Gurgacz, ao Senador Wellington Fagundes e ao Senador Carlos Fávaro.

Quero agradecer, ainda, ao Procurador-Geral de Santa Catarina, do Estado de Santa Catarina, Dr. Brião. Gostei muito da sua participação, Dr. Brião. Gostei, ainda, do seu entusiasmo na defesa dos interesses de Santa Catarina. Muito prazer em conhecê-lo. Parabéns pela sua manifestação.

Quero cumprimentar o Sérgio Alves, que é o Presidente da Facisc, a quem eu conheço, um homem extremamente conceituado e que tem uma folha de serviços prestados à Santa Catarina e ao Brasil que engrandece o nosso debate. Infelizmente ou felizmente, nós estamos na luta aí, por algo que é de interesse de Santa Catarina.

Quero cumprimentar e agradecer o Senador Dalirio Beber, sempre Senador, nosso companheiro, nosso amigo. Quero cumprimentar e agradecer a participação do Secretário de Infraestrutura Leodegar Tiscoski, um grande amigo de longa data, um homem também com relevante serviço prestado a Santa Catarina. À Deputada Norma, estreante na política federal, que trouxe a sua participação, as minhas homenagens. As minhas homenagens também à Deputada Angela Amin, ex-Prefeita de Florianópolis, Deputada Federal, Presidente do Fórum Parlamentar.

Minhas homenagens ao Carlos Chiodini, que é o Presidente da Comissão de Infraestrutura da Câmara dos Deputados. Enfim, meus cumprimentos a todos aqueles que participaram deste encontro. E meus agradecimentos à nossa assessoria, que possibilitou esta audiência pública e, sobretudo, o meu agradecimento ao Presidente do Congresso Nacional e do Senado Federal, o Senador Rodrigo Pacheco, que abriu essa exceção para que nós pudéssemos fazer esta audiência pública. Salientei a ele a importância que esta audiência pública tinha para Santa Catarina, tinha para a foz do Rio Itajaí-Açu, como ficou efetivamente demonstrado. E ele prontamente manifestou interesse de abrir o Prodasen para que nós pudéssemos fazer esta reunião remota, uma vez que nós estamos aí diante da maior pandemia já existente no mundo e com um reflexo extremamente complexo para toda a sociedade.

Então, mais uma vez, meus agradecimentos a todos vocês.

Muito obrigado, muito obrigado Ronei, muito obrigado Juliano, muito obrigado Tiago, muito obrigado Ministro Augusto, muito obrigado Raimundo Carreiro, muito obrigado a todos vocês, de coração.

Um grande abraço e até a próxima oportunidade.

(Iniciada às 14 horas e 12 minutos, a reunião é encerrada às 17 horas e 05 minutos.)