ATA DA 7ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA, DA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, DA 4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 14 DE MAIO DE 2014, QUARTA-FEIRA, ÀS 09 HORAS, NA SALA DE REUNIÕES Nº 07 DA ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, ANEXO II DO SENADO FEDERAL.

Às nove horas e quatorze minutos do dia quatorze de março do ano de dois mil e quatorze, na sala de reuniões número sete da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência do Senador Antonio Carlos Valadares, reúne-se a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com a presença dos Senadores: Wellington Dias, Inácio Arruda, João Durval, Lídice da Mata, Ana Amélia, Benedito de Lira, Ruben Figueiró, Maria do Carmo Alves, João Capiberibe, Walter Pinheiro, João Alberto Souza, Cícero Lucena e Wilder Morais. Deixam de comparecer os Senadores: Romero Jucá, Ricardo Ferraço, Ciro Nogueira, Kátia Abreu, Aloysio Nunes Ferreira, Armando Monteiro e Eduardo Amorim. Presente a Senadora, não membro da Comissão, Vanessa Grazziotin. Havendo número regimental é declarada aberta a Reunião, dispensando-se a leitura da Ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. A Presidência esclarece que conforme Pauta previamente distribuída, a presente Reunião destina-se à realização de Audiência Pública, atendendo ao RDR 2/2014 – CDR, de autoria da Senadora Lídice da Mata que requer: "nos termos do art. 58, § 2~~º~~, II e V da Constituição Federal, combinado com os arts. 90, II e V, e 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública no âmbito da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo – CDR, com a finalidade de debater as obras dos aeroportos do Brasil”. A audiência pública é realizada com a presença dos seguintes convidados: Excelentíssimo Senhor Wellington Moreira Franco, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC ; e do Senhor Antônio Gustavo Matos do Vale, Presidente da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO. Às dez horas e trinta e dois minutos, assume a Presidência Eventual, o Senador Wilder Morais. Às dez horas e trinta e cinco minutos, o Senador Antonio Carlos Valadares reassume a Presidência. Após a exposição dos convidados, usam da palavra os Senadores: Walter Pinheiro, Wilder Moraes, Ruben Figueiró, João Capiberibe, Lídice da Mata e Vanessa Grazziotin. Em seguida, o Presidente repassa as perguntas feitas pelos cidadãos, através do Portal e-Cidadania ([www.senado.leg.br/ecidadania](http://www.senado.leg.br/ecidadania)), Alô Senado (0800) e Redes Sociais (Twitter e Facebook), que são respondidas pelos convidados expositores. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às doze horas e vinte e oito minutos, lavrando eu, Marcus Guevara Sousa de Carvalho, Secretário da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senador **Antonio Carlos Valadares**

Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

|  |  |
| --- | --- |
|  | **SENADO FEDERAL** **SF** - 3  **SECRETARIA-GERAL DA MESA**  **SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA E REDAÇÃO DE DEBATES LEGISLATIVOS**  ***COORDENAÇÃO DE REDAÇÃO DE DEBATES LEGISLATIVOS NAS COMISSÕES***  CDR (7ª Reunião, Extraordinária) 14/05/2014 |

(*Texto com revisão.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Havendo número regimental, declaro aberta a 7ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da ata da reunião anterior.

Os que a aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovada.

A ata será publicada no *Diário do Senado Federal*, juntamente com a respectiva nota taquigráfica.

Ao iniciarmos a nossa reunião, gostaria de partilhar com este Colegiado a satisfação desta Presidência quanto à repercussão dos trabalhos aqui realizados.

Fizemos visitas técnicas em todos os estádios e aeroportos dos Municípios onde ocorrerão jogos da Copa do Mundo de Futebol da FIFA. O produto dessas visitas gerou matéria para a 20ª edição da revista *Em Discussão!*, editada pelo Senado Federal, cujo lançamento ocorreu no dia 23 de abril de 2014, na Biblioteca do Senado, com a presença de vários Parlamentares, instituições e pessoas ligadas ao tema futebol e, naturalmente, Copa do Mundo.

Às vésperas do jogo de abertura, a população está dividida. Pesquisa do DataSenado, realizada a pedido da revista *Em Discussão!*, mostra que os percentuais da população que aprovam ou desaprovam a Copa do Mundo são praticamente iguais, mas a grande maioria acredita que o dinheiro usado teria melhor destino na saúde, na educação e na segurança pública.

Ministro, sente-se aqui ao nosso lado. Bem-vindo à nossa Comissão!

Registramos as presenças, nesta reunião, do Presidente da Infraero, Dr. Antonio Gustavo Matos do Vale, e do Ministro Wellington Moreira Franco, da Secretaria de Aviação Civil.

Wellington Moreira Franco foi Governador do Rio de Janeiro na mesma época em que eu fui Governador do Estado de Sergipe.

Ministro e Presidente, sejam bem-vindos a esta Comissão.

Às vésperas do jogo de abertura, a população está dividida, como eu estava falando. Pesquisa do Data Senado, realizada a pedido da revista *Em Discussão!*, mostra que os percentuais da população que aprovam ou desaprovam a Copa no Brasil são praticamente iguais, mas a grande maioria acredita que o dinheiro usado teria melhor destino na saúde, na educação e na segurança pública.

Responsável pela fiscalização das contas públicas federais, o Congresso, com o apoio do Tribunal de Contas da União, acompanhou, desde o início, os planos e as obras para dar transparência aos gastos sem provocar atrasos. Ainda que mudanças nos prazos e nos orçamentos tenham acontecido, os mecanismos de controle avançaram, se comparados, por exemplo, com os dos Jogos Pan-Americanos de 2007, quando os gastos finais foram dez vezes maiores que a previsão inicial.

Em nossas visitas técnicas, estávamos atentos ao interesse do cidadão e também ao uso responsável do dinheiro público, que foi muito bem retratado nas páginas da 20ª edição da revista citada, *Em Discussão!*, publicada pelo Senado Federal.

Nessa mesma linha, na 6ª Reunião da CDR, ocorrida no dia 7 de maio de 2014, quarta-feira passada, fizemos o lançamento de um novo programa da TV Senado, que conta com o apoio desta Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo. Trata-se do programa Município Brasil, que mostrou e mostrará como as decisões do Legislativo impactam no dia a dia dos brasileiros e como esses assuntos locais repercutem no Congresso Nacional. Com linguagem informal, o programa Município Brasil, já no dia 10 de maio, apresentou notícias, projetos, debates, serviços, curiosidades e um pouco da história de alguns dos 5.570 Municípios brasileiros. Serão programas mensais, com a duração de 30 minutos, dedicados a temas como saúde, transporte público, Fundo de Participação dos Municípios, federalização da educação, ICMS, divisão dos *royalties* do petróleo, renegociação das dívidas municipais, entre outros.

Essas ações institucionais pontuam o nosso trabalho e indicam que estamos no caminho certo, tanto em relação às audiências públicas, que tratam de temas regionais, quanto aos tantos seminários realizados em nossas ações de fiscalização.

Aproveito o ensejo, quando os prefeitos municipais realizam mais uma marcha em Brasília, para expressar a minha solidariedade – e tenho certeza de que essa solidariedade não é só nossa, dos membros desta Comissão, como do Ministro Wellington Moreira Franco, que foi Governador e sabe das dificuldades que estão sendo vivenciadas pelos prefeitos municipais nessa quadra da vida institucional e política do Brasil.

Queremos crer que as soluções estão à vista, e uma delas é o aumento do Fundo de Participação dos Municípios. Ao aumentar em dois pontos percentuais, é claro que os Municípios vão receber os benefícios do aumento da arrecadação, mas, em contrapartida, os Municípios terão que agir com responsabilidade, com equilíbrio, a fim de que as finanças, que já são problemáticas em todas as comunas do Brasil, não se agravem. Antes, pelo contrário, essa participação do Congresso Nacional no aumento do Fundo de Participação, tenho a certeza de que haverá a compreensão do Governo Federal em contribuir para a realização de obras de infraestrutura, porque os prefeitos municipais têm dinheiro, têm recursos apenas para o pagamento, a duras penas, de suas folhas de servidores públicos, do piso salarial dos professores, da obrigatoriedade com a saúde da ordem de 15% das suas receitas correntes líquidas. Enfim, as responsabilidades municipais são grandes na efetivação de obras e serviços em benefício da população.

Mas, ao mesmo tempo em que os prefeitos exigem aumento da arrecadação e a contribuição do Governo Federal, do Governo da União para aumentar o Fundo de Participação, a sociedade também exige responsabilidade na aplicação desses recursos. É o que nós esperamos que os Municípios possam fazer a partir do momento em que essa emenda à Constituição for aprovada e promulgada pelo Congresso Nacional.

Conforme pauta previamente distribuída, a presente reunião é destinada à realização de audiência pública em atendimento ao Requerimento nº 2, de 2014, de autoria da Senadora Lídice da Mata, com a finalidade de debater as obras dos aeroportos do Brasil, com a presença do Exmo Sr. Ministro Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, Dr. Moreira Franco, ex-Governador, que está conosco, nos termos do art. 397, §1º, do Regimento Interno do Senado Federal, combinado com o art. 50, *caput*, §1º, e art. 58, §2º, inciso III, da Constituição Federal. Assim, também ao nosso lado, o Dr. Antônio Gustavo Matos do Vale, Presidente da Infraero.

De conformidade com o art. 398, incisos X e XI, do Regimento Interno do Senado, serão adotados os seguintes procedimentos: o Ministro terá meia hora para fazer a sua exposição e, em seguida, falará o Sr. Antonio Gustavo Matos do Vale. Caso o Ministro queira falar depois…

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – Vou falar logo.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Falará logo. O.k..

Após as exposições abriremos a fase de interpelação.

Concedo a palavra, então, ao Sr. Ministro Moreira Franco, para fazer a sua exposição.

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – Prezado Presidente, é uma alegria muito grande vir aqui à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), para tratar de tema que mobiliza a todos nós, não só a esta Casa, não só a esta Comissão, mas, como disse o próprio Presidente, em seu discurso de abertura, é uma questão que hoje mobiliza a consciência, a participação política, a imaginação e a própria esperança do cidadão brasileiro com relação ao futuro, na medida em que se coloca uma questão política essencial nesse debate.

De um lado, temos eficiências e metas a serem alcançadas na melhoria da qualidade dos serviços públicos essenciais, àqueles que cuidam de melhorar a formação, a saúde, a própria situação econômico-financeira do cidadão brasileiro, do trabalhador brasileiro, da sociedade brasileira. Do outro, temos o grande desafio que o País está sendo obrigado a enfrentar, que é o de resgatar perdas que se deram ao longo de pelo menos três décadas com relação à qualidade da sua infraestrutura, e não só a infraestrutura aeroportuária, mas a infraestrutura portuária, rodoviária, ferroviária, enfim, com o desenvolvimento da tecnologia, todas as outras formas, hoje, de garantir uma base sobre a qual se possa dar continuidade à construção de uma sociedade próspera e socialmente justa.

Eu quero agradecer a presença do Presidente da Infraero, o Dr. Gustavo do Vale, que tem a responsabilidade de comandar uma parte importante desse programa, que diz respeito ao restabelecimento das condições da aviação civil no Brasil, sobretudo com relação a sua infraestrutura.

E, aqui, vai um aspecto que me parece extremamente importante: a consciência de que nós, no Brasil, hoje, temos uma política para a aviação civil. Uma política que, consequentemente, tem uma meta, tem um objetivo. O nosso objetivo, o objetivo da política que vem sendo aplicada pela Presidenta Dilma – e não é exagero dizer que essa política teve o seu contorno final no Governo da Presidenta Dilma – tem como objetivo trazer para o século XXI a infraestrutura aeroportuária brasileira, modernizá-la, torná-la capaz de garantir ao cidadão brasileiro, seja ele empresário, seja ele pai de família, turista, enfim, que queira viajar pelo País e para o exterior para visitar os seus familiares, enfim aquele que precisa, necessita, de alguma forma, usar a aviação como meio de transporte. E essa política, que tem esse objetivo, é calcada em três estratégias: a primeira foi a de tirar a aviação civil do mundo militar, pois, desde o início da constituição do Ministério da Aeronáutica e, consequentemente, da organização da parte civil da aviação no Brasil, o comando da aviação civil esteve sob a liderança militar. Recentemente, coisa talvez de não mais do que sete anos, começou, no Brasil, a transferência do ambiente da aviação civil para o mundo civil. Evidentemente, isso os senhores e senhoras sabem tão bem quanto eu, das dificuldades, da delicadeza, porque se faz uma mudança de natureza institucional. E quero dizer aqui que essa transferência, essa mudança vem sendo feita sem dificuldades institucionais, sem fricção, sem transtornos, num ambiente da mais absoluta compreensão, e enfrentando, de maneira que me parece extremamente adequada, a necessidade de qualificar pessoal para as diversas áreas da aviação civil, não só controle espacial, mas também a parte da operação dos aeroportos, da mobilização tecnológica, que vem sofrendo, com uma velocidade incrível, uma transformação imensa no ambiente aeroportuário, para que nós possamos ter pessoal civil qualificado para tocar essa área. E isso nos coloca extremamente confiantes de que nós vamos cumprir esse objetivo estratégico de maneira exemplar, fato que certamente, pela história política do nosso País, não é algo trivial. Os senhores e as senhoras sabem das dificuldades que tivemos ao longo desses anos, dos conflitos que tivemos no passado, na relação civil-militar do ponto de vista institucional.

O segundo objetivo estratégico é dotar os nossos aeroportos de uma infraestrutura capaz de atender às necessidades de crescimento econômico e de mobilidade da sociedade brasileira.

A recomendação que eu recebi da Presidenta Dilma foi de que nós fizéssemos todo o esforço possível para não repetir, nos dias de hoje, o equívoco, ou o erro, ou a falta de determinação, de visão, enfim, seja qual qualificação se queira dar, mas que não se repita – e hoje a aviação civil, a aviação tem, como modal de transporte, um papel de liderança em relação aos outros modais – o equívoco que se cometeu na época em que o modal ferroviário tinha essa liderança. Naquela época, creio que muito poucos Estados, além do Estado de São Paulo, conseguiram aproveitar e usar esse modal e com ele integrar social e economicamente o País.

Nós sabemos, os senhores sabem que quando houve o avanço da ferrovia no mundo, a situação econômica do Brasil era relativamente parecida ou igual à situação econômica dos Estados Unidos. Os Estados Unidos aproveitaram a oportunidade, que não era dada apenas a ele especificamente, mas que estava sendo colocada para a sociedade, pelo avanço tecnológico decorrente das condições criadas, para que a ferrovia se transformasse no modal de liderança da mobilidade humana, e fez o esforço de integrar o país todo. Com isso deu um impulso econômico imenso aos Estados Unidos. Nós, aqui, não conseguimos isso, não fizemos isso, creio que à exceção do Estado de São Paulo, que aproveitou adequadamente essa oportunidade.

Hoje o aeroporto exerce o mesmo papel que no passado exercia um porto, exercia uma estação ferroviária, e mais recentemente uma rodoviária, como centralizador, como polo de crescimento econômico, de desenvolvimento, de mudança, de transformação, de agregação de pessoas, de permitir que as sociedades possam conviver com culturas diferentes, num ambiente de diversidade, e tudo isso fazendo com que haja efetivamente a abertura de todo o potencial humano, não só do ponto de vista ideológico-cultural, mas também econômico.

Para atingir esse objetivo, para que não permitamos o mesmo ambiente que se viveu na época das ferrovias, o Governo definiu três caminhos que compõem o terceiro aspecto dessa estratégia.

O primeiro deles foi o de fazer a concessão dos principais aeroportos do País; aqueles que tivessem a capacidade de determinar o padrão de operação, o padrão de organização, o padrão de existência do sistema aeroportuário brasileiro, pelo tamanho e pelo número de passageiros e pela mobilização de recursos econômicos e tecnológicos que fazem.

A decisão de concessionar também tem motivos de natureza econômica na medida em que assumiu o Governo, de maneira muito clara, muito corajosa, a manifestação prática da necessidade de mobilizar o capital privado para, junto com o capital público, aumentar as condições de investimento no País.

Desde a crise de 1982, o Brasil vivia uma situação econômica extremamente difícil, que começou com a crise cambial, depois foi para a crise econômica, foi para a crise financeira, perdemos moeda, desorganizamos a capacidade de intervenção do setor público na sociedade, e só no segundo mandato do Presidente Lula que o País, depois de recuperar moeda, depois de reestruturar, reorganizar suas instituições econômicas, é que a União voltou a ter condições de intervir com recursos, com programas, com planejamento na sociedade.

O Senador Antonio Carlos Valadares lembrou aqui da época em que fomos governador juntos – lá se vão 28 anos, mas é que começamos cedo, não se preocupe –, mas eu, antes, fui prefeito e, quando fui prefeito, de 1976 a 1982, foi uma época em que o Governo Federal, a União, tinha dinheiro, tinha recurso. Eu, como prefeito, consegui recursos, em Niterói, para realizar obras de túnel, estradas, pontes, rodovias, coisa que, quando fui governador, já não havia mais. Daí para frente, só no segundo mandato do Presidente Lula é que o País pôde repensar a ter programas como o Minha Casa, Minha Vida, programas de intervenção nos aeroportos, o PAC, o PIO – Programa de Igualdade e Oportunidade –, enfim, pôde começar novamente a praticar o que, na década de 70, começo da década de 80, se praticava de maneira extremamente competente, eficaz, tendo nós, aqui, brasileiros, uma infraestrutura de engenharia tanto de projetos quanto de empresas empreiteiras extremamente avançadas, reconhecida tecnicamente do ponto de vista internacional, e em uma época em que a qualidade, a avaliação de desempenho das empresas era dada pelo que as empresas gastavam, porque havia recursos e havia uma busca de excelência.

À medida que os recursos se tornaram escassos, começou a se demonizar no Brasil o gasto público. Então, o setor público, quando gasta, ele sempre é objeto de suspeição e se quer manter qualidade construtiva com recursos que não correspondem ao custo efetivo do material usado e do projeto definido para tal.

É claro que todos nós e cada vez mais, para nossa alegria, a sociedade brasileira e o cidadão brasileiro quer que o dinheiro público seja usado da maneira correta, de maneira honesta, sem que haja abusos. Mas isso não significa que não se possa e não se deva usar esse dinheiro. O dinheiro precisa ser usado, as obras precisam executadas, os contratos precisam ser cumpridos, tanto pelo Governo quanto pelos prestadores de serviços para que possamos, novamente, como já tivemos há 40 anos, um ambiente de intervenção do setor público de maneira que possa melhorar a nossa infraestrutura e a ampliação da riqueza que nos esforçamos para erguer no nosso País.

Então, nós fizemos a concessão dos principais aeroportos. Como eu dizia, esses aeroportos atendem a 80% do número de passageiros de voos internacionais e em torno de 50% dos passageiros de voos domésticos. O aeroporto de Brasília, cujo Píer Sul já inauguramos e já está em funcionamento; agora, até o fim do mês, vamos inaugurar o Píer Norte. Com isso, essa etapa fica cumprida. Agora, no próximo dia 20, vamos entregar Guarulhos, com o novo terminal feito. Um aeroporto totalmente novo em São Gonçalo do Amarante, está para ser inaugurado. A recomendação que a SAC deu nesses aeroportos foi que a transferência das empresas do antigo terminal para o novo terminal se desse de maneira muito cautelosa para que não prejudicasse os serviços prestados aos passageiros. Na medida em que não é uma simples transferência de mesa ou de pessoas mas são sistemas tecnológicos que estão sendo transferidos e, normalmente, esses sistemas que estão sendo inaugurados são de outra geração e, com isso, você precisa qualificar pessoal, precisa organizar, precisa treinar, precisa avaliar quais são as dificuldades operacionais que o sistema vai apresentar para que não se tenha um transtorno grande para os passageiros.

O aeroporto de Viracopos, em termos contratuais, há um atraso. A ANAC já está fazendo as avaliações, as investigações para ver exatamente em que termos o contrato foi cumprido ou não, e ver as penalidades que estão lá no contrato, que serão aplicadas em virtude dos atrasos.

Mas os objetivos e o papel que estava planejado para o aeroporto de Viracopos, no âmbito do caderno de encargos para a Copa, ele vai cumprir as tarefas que cabiam ao aeroporto. A expectativa é que, na próxima segunda-feira – eu estive lá ontem fazendo uma visita –, eles vão encaminhar para mim um novo cronograma. A expectativa é que possamos ter o aeroporto de Viracopos antes do final do ano em pleno funcionamento, atendendo às nossas necessidades.

Além desses, nós temos concessionados, e em fase de implantação, o aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, e o aeroporto de Confins, em Belo Horizonte. Temos também para todos os maiores aeroportos, como eu disse aqui, um programa que está sendo executado de intervenções em aeroportos que é liderado pela Infraero. São aeroportos operados pela Infraero, que vem executando o seu programa de transformação, de crescimento, ampliação e modernização desses aeroportos. Aqui está o Dr. Gustavo Vale, que vai nos apresentar, de maneira mais detalhada, esse aspecto na medida em que é um programa que vem sendo conduzido por ele na Infraero.

Além disso, para finalizar, porque o meu tempo já está se esgotando, precisamos não só trazer novas práticas de gestão, ambiente tecnológico, modernização da relação que existe de maneira muito veloz entre o prestador de serviço na área da aviação e o usuário desse serviço, mas também com abertura necessária para absorver inovação, na medida em que no aeroporto, hoje, há uma convivência entre diversos sistemas. O padrão tecnológico do aeroporto se modifica com muita rapidez, e temos que estar acompanhando essas modificações para que nossos aeroportos estejam em condições de conviverem, de conversarem com outros aeroportos no mundo e garantir aos brasileiros condições de serviços adequadas, nós precisamos criar no Brasil um ambiente que permita, efetivamente, cumprir o objetivo determinado pela Presidenta Dilma de que não devamos incorrer nos erros que incorremos quando da ferrovia.

O Brasil, na realidade, tem em torno de setecentos e poucos aeroportos, mas funcionando, operando no País continental, temos em torno de 120 aeroportos, o que é muito pouco, insuficiente para nossas necessidades.

Então, definiu-se um programa de aeroportos regionais. Em um primeiro momento, esse programa contempla 270 aeroportos, que foram selecionados com critérios de crescimento econômico regional, para ver quais os aeroportos que já possuem uma demanda de serviços para fortalecer a economia regional; quais aeroportos têm uma demanda de passageiros reprimida em decorrência das deficiências físicas e tecnológica e, em último, quais aeroportos que as companhias aéreas, que são prestadoras de serviços, colocam como aqueles que apresentam as piores dificuldades, para que esses serviços sejam prestados de maneira adequada aos brasileiros, que já demandam esses serviços.

Além desses critérios, há um critério de natureza estratégica, que foi a definição de aeroportos estratégicos, que precisam existir, precisam operar, na medida em que compõem a base de mobilidade do cidadão brasileiro naquela região. Estou me referindo especificamente à Amazônia. Na Amazônia as distâncias são medidas em dias de barco e horas de avião.

Hoje temos uma deficiência enorme. Até mesmo para prestação de serviço às comunidades indígenas e outras comunidades que necessitam de alimentos, remédios, medicamentos, etc., os serviços são prestados de maneira muito pouco adequados, em virtude da fragilidade da nossa infraestrutura aeroportuária na região.

Esse conjunto compõe 270 aeroportos, divididos pelo País inteiro. Para isso, no ano passado, foi encaminhado ao Congresso Nacional uma medida provisória para autorizar a criação do FNAC – Fundo Nacional de Aviação Civil, composto das tarifas aeroportuárias e das outorgas das concessões, e é o recurso que vai permitir a execução não só do programa de aviação regional como também do programa de subsídio, que é o mecanismo que o Governo definiu e vai mandar para o Congresso pedindo autorização, para que possa praticar esse subsídio, para garantir que o transporte aéreo seja competitivo em relação aos outros modais.

A composição técnica está sendo fechada desse subsídio. Mas um elemento que vai ter um peso muito forte é o preço do combustível que, no conjunto dos custos e da composição de custos da aviação civil no Brasil, é um peso muito alto. E nós vamos fazer com que para os voos regionais nós possamos ter uma composição final que permita dar ao brasileiro uma possibilidade real, concreta de usufruir desse modal e se locomover pelo País de maneira o mais eficaz e o mais rápido possível.

Nós temos também, no programa de aviação regional, um impacto com relação a uma realidade que cada vez mais se aprofunda pelo País afora, que é o uso da aviação como modal de carga. São vários os Municípios que vêm, com seus prefeitos e com lideranças empresariais, solicitar que as intervenções nesses aeroportos se deem com a especificação técnica que permita a operação de equipamentos destinados a cargas. Isso é uma realidade. Ontem eu tive uma surpresa, quando estava visitando o aeroporto de Viracopos, porque já se faz transporte de veículos por avião. Um cargueiro, que estava sendo carregado lá no aeroporto, levava veículos, carros brasileiros que estão sendo levados para o exterior por intermédio da aviação. Esse papel da aviação tem se fortalecido muito, não só do ponto de vista do nosso esforço em aumentar a nossa capacidade e o volume de nossas exportações, mas na circulação das mercadorias no interior do País.

Finalmente, para concluir, eu gostaria antes de tudo, de reafirmar aos senhores algo que é extremamente importante, que é o fato de que, na aviação civil, nós temos uma política de Governo que está sendo executada e creio eu que os resultados já estão sendo sentidos.

(*Soa a campainha.*)

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – Ao longo deste ano, nós vamos, com a inauguração desses aeroportos, ter condições de viver a infraestrutura aeroportuária brasileira num novo patamar de serviço, de tecnologia, de qualidade, de segurança, de conforto e, sobretudo, tratando o passageiro como cliente. O ambiente não é mais um ambiente de monopólio, mas é um ambiente de concorrência, e a concorrência beneficia o usuário, porque permite a ele não só ter bons preços como serviços de qualidade.

Em segundo lugar, quando eu cheguei nesta área de Governo há pouco mais de um ano, eu disse que a minha preocupação, o nosso objetivo não era a Copa. É claro que vamos atender como atendemos na Copa das Confederações, como atendemos na visita do Papa aos jovens no Rio de Janeiro.

(*Soa a campainha.*)

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – Nós vamos atender adequadamente, mas o nosso objetivo, o objetivo dessa política é transformar a infraestrutura aeroportuária brasileira e garantir a ela o papel de implementar as transformações econômicas que o País precisa.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Sr. Ministro, agradeço a V. Exª pela explanação profunda e brilhante que acaba de fazer, trazendo informações muito importantes para esta Comissão. Muitas perguntas que eu poderia fazer já foram respondidas com muita competência por V. Exª.

Aguardaremos a fala do Dr. Antonio Gustavo, para que, depois, possamos debater os vários assuntos com a participação dos Senadores que aqui estão

Concedo a palavra ao Presidente da Infraero, Dr. Antonio Gustavo Matos do Vale.

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – Bom dia a todos!

Sr. Senador Antonio Carlos Valadares, Presidente da CDR, Srs. Senadores, Sras Senadoras, senhoras e senhores, em primeiro lugar, eu gostaria de agradecer o convite feito pela Comissão em um momento que eu considero extremamente importante para todos nós, às vésperas de um evento da maior importância para o País. Portanto, estarmos aqui, no Senado Federal, para mostrar o que tem sido feito dentro da estrutura aeroportuária brasileira, para atender à nossa demanda é importantíssimo.

Como o Ministro Moreira Franco bem lembrou, nós não fazemos nem reformamos aeroportos, pistas, pátios, para atender a determinados eventos, como não o fizemos para o Pan-Americano de 2007, não o fizemos para a Rio+20, não o fizemos para a Copa das Confederações, nem o fizemos para os Jogos Mundiais Militares, que aconteceram em 2011, e nem para o Encontro Mundial da Juventude no Rio de Janeiro, no ano passado, como também não o fazemos para o carnaval, para a Semana Santa, ou para o final do ano. Nós fazemos as reformas da nossa infraestrutura aeroportuária para atender à demanda crescente que existe nos aeroportos, muito bem conceituada aqui pelo Ministro Moreira Franco.

Dito isso, eu vou me ater mais, evidentemente, àquilo que tem sido feito nos aeroportos que vão atender à Copa do Mundo. É claro que não é apenas isso que a Infraero faz. A Infraero tem obras hoje praticamente em todos os aeroportos. Apesar de eu sintetizar essa exposição aos aeroportos Copa, evidentemente, nós estamos à inteira disposição para responder perguntas a respeito de quaisquer dos nossos aeroportos, como por exemplo o aeroporto de Aracaju, sobre o qual conversei há pouco com o Senador Antonio Carlos.

Começando, esse é o nosso mapa dos aeroportos Copa, como todos sabem, com as obras que têm sido feitas em cada um deles. São 12 aeroportos, com 26 intervenções, sendo terminais de passageiros, as pistas, uma torre de controle e quatro módulos operacionais, que não são módulos operacionais provisórios, mas sim módulos operacionais definitivos, com uma nova tecnologia, mais barata, para que a gente possa dar atendimento ao passageiro da melhor forma possível, sem muito custo.

O investimento total, nos últimos três anos, foi de R$3,08 bilhões nesses aeroportos Copa. É bom dizer que a Infraero investiu cerca de R$5,5 bilhões nos últimos três anos, sem contar os investimentos dos aeroportos concedidos, como lembrou o Ministro Moreira Franco, que foram superiores a R$3 bilhões. Nós estamos tendo conhecimento nesta semana e na próxima semana das novas inaugurações, tanto em Brasília quanto em Campinas e Guarulhos.

Esse é o aeroporto de Confins. São as obras que nós estamos prevendo para a Copa do Mundo. Como eu disse, na grande maioria das nossas obras, o escopo não é específico para a Copa do Mundo. Eles vão até 2016, 2017, alguns até 2018 e, evidentemente, à frente de um evento como a Copa do Mundo, nós temos escopos para atender especificamente à Copa. É claro que esses escopos vêm mudando ao longo do tempo, nem pode ser diferente, porque o mercado é tão dinâmico e as nossas necessidades são tão dinâmicas que isso vem mudando ao longo do tempo.

Temos o aeroporto de Confins. Essas são as obras que serão concluídas ainda em maio de 2014: o salão de desembarque, as novas pontes já foram todas substituídas, todos os equipamentos foram trocados, as salas de embarque foram ampliadas, e assim por diante. Nessas fotos vocês podem ver as novas esteiras de bagagem do desembarque já em funcionamento e as novas pontes de embarque e os elevadores. Também são fotos de Confins. O acesso viário está todo pronto. Nesta semana nós começamos já a limpeza total do saguão e a abertura dos tapumes que cobriam a parte do embarque. Quem teve a oportunidade de ir a Confins há duas ou três semanas não conhecerá o aeroporto hoje. A nova praça de alimentação e a cobertura do saguão. Quem conhece Confins sabe que passava uma rua interna. Essa rua deixou de existir, e hoje toda a parte de acesso ao aeroporto é feita externamente.

Esse é o terminal três, que também estará pronto na semana que vem, já em funcionamento. É um terminal localizado onde era o antigo terminal da viação geral de Confins. É um terminal que permitirá que a capacidade de Confins vá a 17 milhões ainda em 2014.

Esses são os pátios de Confins. Como vocês sabem, a grande demanda na Copa do Mundo não é apenas de passageiro. A nossa demanda de aviação geral, de aviação executiva e voos *charter* é muito grande. Então, nós teríamos necessidade e temos necessidade de fazer com que os pátios estejam em condições de abrigar as aeronaves que aqui estarão, sejam elas da aviação geral, sejam elas da aviação comercial. O pátio 2, o pátio 3 de Confins, que é o pátio em frente ao terminal de carga.

Cuiabá. Sem dúvida, Cuiabá é uma obra em que o nosso escopo para a Copa ainda está um pouco atrasado, mas, até o final do mês, ele estará todo em funcionamento, fazendo com que a capacidade do terminal vá a 5,7 milhões de passageiros. Quem conheceu o aeroporto de Cuiabá, antigamente, sabe das diferenças em relação a esse. No nosso escopo da Copa, todas as esteiras estarão prontas, os banheiros do desembarque, a sala de embarque doméstico, três pontos de embarque, as esteiras coletoras e toda a duplicação da via da frente do terminal, que já está pronta, os elevadores e a escada rolante.

Essas são fotos de duas semanas atrás do aeroporto, em que vocês podem ver toda a instalação dos vidros da fachada, as pontes de embarque já instaladas e o conector de embarque doméstico. A última coisa que nós vamos fazer é aquela sala de embarque doméstico, que, até a semana que vem, estará pronta. Inclusive, o Ministro Moreira Franco já agendou uma visita a Cuiabá para depois de amanhã, na qual terá a oportunidade de ver o avanço das obras. A ampliação do estacionamento de veículos, que também já está todo pronto e inaugurado, já em funcionamento no aeroporto de Cuiabá.

Curitiba. É bom dizer que a nossa intervenção para a Copa do Mundo é dentro do terminal atual. Todo o desembarque remoto foi remodelado. O embarque remoto três foi completado e o pátio de aeronaves, que era também um grande gargalo de Curitiba, que está inteiramente pronto. E a restauração da pista também, que foi toda reformulada. Hoje, Curitiba tem uma pista nova. É bom dizer que em toda a obra de ampliação de Curitiba apenas duas esteiras de bagagem serão necessárias para a Copa do Mundo. Para todo o resto do escopo de Curitiba a nossa previsão é o final de 2017, como já era no projeto original.

Essas são as áreas internas, que estão sendo entregues, já foram entregues. Curitiba está pronto. Os novos banheiros. Quem conhece os banheiros de Curitiba sabe as diferenças em relação a isso. As novas esteiras de bagagem e as novas salas de embarque. Esse é o pátio de Curitiba, que eu disse que está todo pronto. Toda aquela área branca, que vocês veem em frente ao terminal, paralela à pista, é o novo pátio de aeronaves, que, praticamente dobrou, foi de 84 mil metros quadrados para 144 mil metros quadrados, de modo a abrigar qualquer tipo de aeronave que tenha como destino Curitiba na Copa. Essa é a pista: 100% construída. A pista de Curitiba é uma pista de difícil manutenção, em função da região de São José dos Pinhais. É uma região muito alta. E, como todos vocês sabem, as regiões mais altas são mais difíceis para pousos e decolagens. Essa é uma ampliação do terminal de carga. Como o Ministro Moreira Franco também ressaltou, os terminais de carga são a grande prioridade nossa e, no caso de Curitiba, especificamente, o terminal de carga já está inteiramente pronto.

Fortaleza. É uma obra em que tivemos problemas. Eu acho que todos sabem que a obra de ampliação do terminal teve um atraso considerável, mas aquilo que nós estávamos prevendo para o aeroporto de Fortaleza, que era o gargalo, que era o pátio de aeronaves, está inteiramente pronto. Nós não temos problema algum. E aquilo que nós fizemos dentro do próprio terminal também já está pronto, que é o acesso de embarque e os novos portões de embarque.

Ali, dá para a gente ver aquilo que nós projetamos para maio de 2014, que ficou inteiramente pronto. Como vocês sabem também – a imprensa já noticiou –, no caso específico de Fortaleza foi o único aeroporto em que houve a necessidade de construir um terminal provisório, já que aquilo que ficou pronto no terminal definitivo não era suficiente para atender aos passageiros, aos clientes, às delegações durante a Copa. Nós construímos um terminal provisório que é este que vocês estão vendo. É um terminal com todas as facilidades normais. Aquilo são os banheiros, as salas de espera, toda a parte do nosso terminal provisório que já está pronto e que entra em funcionamento amanhã, dia 15 de maio.

O Galeão. O Galeão, terminal 1. Todo o nosso planejamento era fazer o lado A do terminal 1, que é aquela área que está em verde, que é o nosso escopo para a Copa do Mundo. A reforma da área B e da área C ficaram por conta do concessionário dentro do contrato da concessão da Galeão, como já foi dito pelo Ministro Moreira Franco. O consórcio composto pela Odebrecht e pela operador de Singapura deve assumir o aeroporto no início do segundo semestre. E o término da obra B e C ficará por conta dele, mesmo porque o concessionário pode ter outras ideias em relação à reforma dessa parte do terminal 1. A nova área de embarque do terminal 1, que vocês estão vendo à direita, o saguão do desembarque, as novas escadas rolantes. Tudo isso é daquela parte do lado A do terminal 1. O lado 2 não foi mexido, ele está rigorosamente como era antes, com exceção da troca dos elevadores. O terminal 2 do Galeão, este, sim, está inteiramente pronto e já está em funcionamento. O ar-condicionado já foi todo instalado. As instalações elétricas, os sistemas eletrônicos, o novo sistema de bagagem, que é o único sistema automático hoje no Brasil, tudo isso já foi concluído no terminal 2. Aqui, vocês têm uma visão do desembarque doméstico, do desembarque internacional e do novo meio-fio do terminal 2. E aí todas essas fotografias são do terminal 2: as salas de embarque, o novo saguão, a nova inspeção do embarque internacional e o *check-in* internacional. Então, eu posso dizer que, no terminal 2 do Galeão, não há mais o que fazer para a Copa do Mundo, nem pós-Copa do Mundo.

Há também, como eu já ressaltei, toda a questão de reformulação das pistas e pátios, que são de fundamental importância, principalmente para um evento grande como a Copa do Mundo. No Galeão, toda essa parte de infraestrutura também está 100% concluída.

Manaus. Esta é uma visão do saguão do novo aeroporto de Manaus. É um aeroporto moderno, um aeroporto que vai, pelas nossas projeções, suportar a demanda de Manaus pelos próximos 35 anos sem precisar mexer no aeroporto.

Eu ressaltei que o Ministro Moreira Franco visitará Cuiabá na sexta-feira, mas também ele visitará o aeroporto de Manaus. Toda a área internacional remota já está pronta, 29 balcões de *check-in* de um lado e 9 balcões de *check-in* do lado internacional. Evidentemente, em Manaus, dados os quatro jogos que haverá lá, o aeroporto é muito maior que a necessidade da demanda atual. De modo que, para nós, Manaus não é problema nenhum e vai funcionar perfeitamente. Quem for a Manaus assistir aos jogos vai ter uma ideia de um aeroporto moderno e muito bonito. Toda esta parte é o novo *check-in* do aeroporto de Manaus, o novo meio-fio e assim por diante. É bom dizer também que a área do estacionamento externo, que era uma grande demanda da população do Amazonas, foi praticamente quadruplicada de 700 para 2.670 vagas. Estas são fotografias da sala de embarque, da guarita de estacionamento, da imigração e controle de passaporte, já que lá é um aeroporto internacional, e assim por diante.

O aeroporto de Porto Alegre. No aeroporto de Porto Alegre, toda aquela parte à esquerda, para quem conhece Porto Alegre, é uma obra de ampliação que não estava prevista para a Copa do Mundo. O que estava previsto para a Copa do Mundo era a reforma completa do terminal 2, que já está pronta, e, no terminal 1, as novas salas de embarque e de *check-in*, que também já estão inteiramente prontas.

Hoje, a capacidade do terminal é de cerca de 16 milhões de passageiros ao ano, sendo que a demanda esperada para aquele aeroporto é de 13 milhões de passageiros.

Em 2016, quando nós terminarmos a obra de ampliação do terminal, ele terá uma capacidade aproximada de 17 milhões de passageiros.

(*Soa a campainha.*)

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – Salvador. Salvador é um aeroporto em que tivemos problemas no início, porque é um aeroporto inteiramente de reforma. E como todos vocês sabem, reforma não é uma coisa relativamente fácil; é muito difícil. Era um aeroporto antigo, onde as plantas não estavam devidamente atualizadas e tivemos problemas.

Mas, enfim, toda a parte do embarque doméstico já foi remodelada e já está em funcionamento, como as áreas novas de embarque remoto; as unidades comerciais foram todas reformuladas e foram trocadas as escadas rolantes.

A ilha de *check-in* nós dividimos. Salvador funcionou, por exemplo, no carnaval, com 28 ilhas de *check-in* antigas. E nós vamos funcionar agora com 36 áreas de *check-in* novas e as 28 antigas. Nós deixamos a segunda parte de reforma da ilha de *check-in* para depois da Copa do Mundo, exatamente porque entendemos que, com 64 ilhas de *check-in,* é perfeitamente possível. Vocês podem imaginar: se nós conseguimos operar o carnaval de Salvador com 28 áreas; hoje, operando com 64, as coisas serão, vamos dizer, mais fáceis.

Todo o segundo pavimento também já foi inaugurado; as novas áreas operacionais do mirante e assim por diante.

Essas fotografias mostram a nova área de *check-in* do aeroporto de Salvador já em funcionamento. São áreas de *check-in,* vamos dizer, verticais, como são as do aeroporto do Galeão, áreas modernas; esta é a parte da rampa de acesso ao embarque, o embarque doméstico; toda a escada rolante de acesso ao mirante; e a escada rolante de acesso ao *check-in*, que foram todas substituídas. É só para dar uma ideia também do embarque de Salvador e dos equipamentos todos que foram trocados.

Tanto a nossa meta para a Copa do Mundo, quanto a meta pós-Copa, como eu disse, parte do *check-in* ficou para depois da Copa do Mundo. Nós vamos operar, eu falei 64, mas, na realidade, são 67; e apenas cinco ficarão para depois da Copa do Mundo.

Esse é o pátio de Salvador, que também está inteiramente concluído. Como eu disse, repito e gosto sempre de repetir, o pátio era uma questão extremamente importante para nós. No caso de Salvador, especificamente, todo o pátio já foi ampliado e tudo já está em funcionamento.

A nova torre de controle de Salvador também já está inteiramente concluída e o Decea já está terminando a instalação dos equipamentos. Mas é bom dizer que essa torre, caso não esteja em operação até a Copa do Mundo, não terá problema do ponto de vista operacional, porque a torre anterior tem todas as condições de continuar suportando a demanda no próximo mês.

Esse é o Augusto Severo. Eu apenas o coloquei aí. Como o Ministro bem ressaltou, a nossa previsão é de que, no aeroporto de Natal, seja feito através do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, que deverá ser inaugurado ainda nos próximos dez dias e as operações transferidas para São Gonçalo do Amarante. Mas, por determinação do Governo Federal, através da Secretaria de Aviação Civil, o Aeroporto Augusto Severo só será desativado após a Copa do Mundo, de modo que, se tivermos algum tipo de problema, como não é fácil a transferência integral de um aeroporto e como é possível que seja necessário o uso do Augusto Severo, principalmente no estacionamento de aeronaves de aviação comercial, a Secretaria de Aviação Civil determinou, e a Infraero só vai desativar o Augusto Severo quando todas as operações tiverem transferidas para o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante.

Enfim, é isso que eu gostaria de dizer para os senhores.

Como eu disse, no início, e gosto de repetir, do ponto de vista operacional – que é o mais importante –, eu gostaria de deixar muito claro que não são apenas questões de obras, de melhoramentos, de reformas. A parte mais importante do aeroporto é a parte operacional – o que nós vamos fazer com cada um dos passageiros, o que nós vamos fazer com as equipes, o que nós vamos fazer com cada uma das pessoas que chegará aos nossos aeroportos. Tudo isso está pronto.

O manual de operações desenvolvido pela área de operação civil, seja a ANAC, a Infraero, os demais operadores privados, o Decea, que é o nosso controle do tráfego aéreo, tudo isso, coordenado pela Secretaria de Aviação Civil, está inteiramente pronto.

Todo nosso manual de operação para a Copa do Mundo está inteiramente pronto. Estamos fazendo simulados – já o fizemos em diversos aeroportos –, inclusive na última segunda-feira, o Ministro Moreira Franco teve a oportunidade de assistir ao simulado no aeroporto do Galeão.

E eu posso garantir a todos os senhores que do ponto de vista operacional para a Copa do Mundo o País está pronto. Se a Copa do Mundo fosse hoje, nós não teríamos nenhum tipo de problema do ponto de vista operacional. As pessoas que aqui chegarem, as pessoas que saírem do Brasil durante a Copa do Mundo, podem ter certeza – e vocês poderão me cobrar isso após o dia 16 de julho de 2014 –, não terão problemas nos aeroportos brasileiros.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Muito bem.

Agradeço ao Sr. Antônio Gustavo, Presidente da Infraero, pela explanação brilhante que acaba de fazer.

Tenho a certeza absoluta de que a Copa do Mundo deixará, quanto à modernização dos aeroportos, um legado de grande realce para a infraestrutura aeroportuária de nosso País e será orgulho, sem dúvida alguma, para todos nós recebermos, não só durante a Copa, como depois da Copa, os turistas que visitarão nosso País para ver as nossas belezas naturais, nossas praias e conhecerem nossa culinária, a culinária nordestina, a do Sul, a do Sudeste, a do Centro-Oeste e a do Norte. Afinal de contas, o Brasil está, neste momento, investindo mais de R$6 bilhões na modernização de seus aeroportos. É um investimento que vai redundar em benefícios para o turismo nacional, para o desenvolvimento econômico de nosso País.

Antes de conceder a palavra aos Senadores e Senadoras inscritas – quero destacar que é autora do requerimento de convocação desta reunião a ilustre Senadora Lídice da Mata –, eu gostaria de fazer algumas perguntas, umas já foram respondidas pelo Ministro Moreira Franco e também pelo Presidente Antônio Gustavo, sobre as obras nos aeroportos do Brasil.

As obras de Viracopos, sob a gestão do Consórcio Aeroportos Brasil, do qual a Infraero participa com 49% do capital, estão atrasadas. Segundo está sendo noticiado, a ANAC poderá aplicar multa de R$170 milhões e mais de R$1,7 milhões, por dia, de atraso. Que recursos serão utilizados para o pagamento dessas multas? Que ações a Infraero tem realizado para acompanhar a execução dos contratos?

A licitação, por meio do Regime Diferenciado de Contratação (RDC), tem diminuído os prazos para contratação de obras. A Infraero poderia evidenciar outros benefícios advindos da adoção da RDC?

Em função do atraso do início das obras e aumento da capacidade aeroportuária, houve a necessidade da construção, em vários aeroportos, de estruturas provisórias, os chamados "puxadinhos". Qual o plano da Infraero para substituição dos "puxadinhos" por estruturas definitivas? Existe um cronograma aprovado etc., etc.?

Para o Sr. Ministro Moreira Franco. Sr. Ministro, na semana passada, o Governo Federal – V. Exª, *en passant,* já se referiu a isso – prometeu subsídio de R$1 bilhão para a aviação regional, que, aliás, é uma preocupação da Senadora Lídice da Mata, pois, durante longo tempo, fora esquecida, mas de extrema importância para a completa integração de nosso imenso País. Os recursos para os subsídios dos voos viriam do Fundo Nacional de Aviação. O Fundo também vai financiar outro projeto: obras em 270 aeroportos regionais, sendo 30 novos, e que devem custar R$7,3 bilhões. Como estão os estudos de viabilidade etc., etc.?

Uma dúvida que todo usuário de transporte aéreo tem, incluindo todos nós Senadores: de que modo é feito a política de preço das passagens aéreas? No mesmo voo, por exemplo, podemos verificar, às vezes, passageiros que compraram passagens a R$100 como outros que chegaram a pagar R$2 mil. Como é feita a política tarifária dos voos?

Para o Sr. Presidente da Infraero: “O Governo Federal promoveu, nos últimos anos, algumas concessões à iniciativa privada. Seis grandes aeroportos já estão em concessão: Brasília, Guarulhos, Viracopos, Galeão, Confins e São Gonçalo do Amarante, esse com inauguração prevista para 22 de maio. Como o senhor avalia as concessões? Valeram a pena?”

De um internauta: “O aeroporto de Cuiabá tem espaço para a construção de uma segunda pista. Isso responderia a um aumento de demanda no futuro. É a mesma deficiência de muitos aeroportos brasileiros. A duplicação das pistas também contribui para melhorar a segurança voos. Por que não é feita?” Essa pergunta é feita pelo internauta Gladstone Brito.

Vanessa Noronha Tolen também pergunta pela internet e faz exigências cabíveis: mais tomadas – naturalmente para os aeroportos – para carregadores, inclusive, com diferentes plugues, senhas de acesso à internet mais fácil, banheiros com possibilidade de acesso com carrinho de bagagem, local para descanso de passageiros em caso de conexões com espera de muitas horas. Falta entretenimento.

Mais duas perguntas dos internautas.

Pergunta de Ana F.: “Tudo bem que não havia espaço, mas a última cena que me chocou, vendo as notícias dos nossos aeroportos, foi verificar que a população brasileira anda muito mal-educada. Será que ninguém poderia ter cedido lugar para o poeta Ariano Suassuna se sentar?”

Ainda: “As obras são fundamentais. Por exemplo, aqui, em Santa Catarina, todos os aeroportos deveriam ser modernizados, mas os serviços aeroportuários deveriam ser melhorados. Segue neste *link* o relato de minha última viagem de avião.”

Pois bem, eu gostaria de registrar, antes de passar a palavra ao Plenário, a presença da Senadora Maria do Carmo, do Senador Walter Pinheiro, da Senadora Lídice da Mata, do Senador Ruben Figueiró, do Senador Wellington Dias, do Senador Wilder Morais e também a presença sempre constante do Diretor de Relações Institucionais, Flávio Peruzzi, que é da Abremar (Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos).

Desculpe-me não ter atendido ao convite e ido lá em Salvador.

**O SR. WALTER PINHEIRO** (Bloco Apoio Governo/PT - BA) – Sr. Presidente, só uma questão de ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Com muito prazer.

**O SR. WALTER PINHEIRO** (Bloco Apoio Governo/PT - BA) – Eu passei aqui não só para prestigiar V. Exª, mas até para cumprir minha obrigação.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – A autora do requerimento é a Senadora Lídice da Mata.

**O SR. WALTER PINHEIRO** (Bloco Apoio Governo/PT - BA) – Vim aqui só para dizer isso, porque, na realidade, estamos com… Como as coisas acontecem tudo ao mesmo tempo, aqui, agora, neste instante até o dirigente da Anac estava conosco na Secretaria de Infraestrutura, na Comissão de Infraestrutura, perdão. E nós estamos lá ainda com duas sabatinas do DNIT. Então, não vou poder ficar. Estarei sobejamente bem representado aqui pela nossa companheira Lídice da Mata, que é a autora disso.

Aí, tanto o Ministro quanto o Presidente da Infraero não tomem, na realidade, a nossa ausência como uma atitude de deselegância ou como falta, como neste instante relatou quem acompanha pela internet a nossa audiência, cobrando isso.

A nossa intenção, Ministro Moreira, é exatamente o debate sobre essas questões que acontecem. Já tive oportunidade até de me dirigir ao Ministro, cobrando algumas questões e obras, como é o caso do nosso aeroporto de Conquista, de Barreiras.

Então, portanto, é só para fazer este registro: gostaria muito de ficar na audiência, mas tenho também a obrigação ali de mais uma sabatina. Desde 7h30 da manhã, a nossa Comissão está em audiência. Vamos continuar agora com duas sabatinas do DNIT, então não tenho como acompanhar as duas audiências.

Mas volto a dizer que estou aqui muito bem representado não só pelo nosso Presidente, mas por essa bancada importante do Senado, com Figueiró, nosso amigo Wilder Morais e minha companheira Lídice da Mata.

**O SR. RUBEN FIGUEIRÓ** (Bloco Minoria/PSDB - MS) – Sr. Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Senador Walter Pinheiro, quero agradecer, de qualquer modo, a presença de V. Exª e as suas palavras, que expressam interesse pela aviação brasileira, pela modernização dos nossos aeroportos, que, sem dúvida alguma, vão dar uma contribuição inestimável ao progresso do nosso País.

Senador Ruben Figueiró.

**O SR. RUBEN FIGUEIRÓ** (Bloco Minoria/PSDB - MS) – Sr. Presidente, pelas mesmas razões do Senador Pinheiro, gostaria de pedir a V. Exª que me considerasse inscrito, porque no momento tenho de comparecer à Comissão de Infraestrutura para depositar o meu voto; após voltarei aqui.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Minoria/DEM - GO) – Sr. Presidente, também gostaria…

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Pela ordem, Senador Wilder.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Minoria/DEM - GO) – Gostaria que me inscrevesse, porque também tenho de voltar à Comissão de Infraestrutura, mas gostaria de fazer uma pergunta para os nossos convidados.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – V. Exª vai permanecer, então, no plenário?

Senadora Lídice da Mata, autora do requerimento, para fazer as suas indagações.

**A SRª LÍDICE DA MATA** (Bloco Apoio Governo/PSB - BA) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, caro Ministro Wellington Moreira Franco, caríssimo Presidente da Infraero, Dr. Antonio Gustavo, com quem já tivemos oportunidade de falar muito, como uma viajante que sou – somos todos nós, Deputados e Senadores –, sou uma usuária permanente do aeroporto de Salvador, de Brasília, do Rio, de São Paulo, enfim, dos aeroportos do País e, como militante da luta da área do turismo em nosso País, também uma fiscal permanente da ação e do funcionamento dos nossos aeroportos.

Fui Prefeita de Salvador. E, quando fui Prefeita, num congresso de turismo, em minha fala, afirmei algo que depois foi tirado pelos representantes naquele momento da institucionalidade do turismo, no caso, o Presidente da Embratur, Caio Carvalho, um grande Presidente. Eu disse que a cidade boa para o turista é aquela que é boa para o povo viver. Portanto, não estou partindo de um princípio que não seja o de que os aeroportos devem servir ao povo brasileiro.

Mas, ao mesmo tempo, fui Prefeita, o Ministro Moreira Franco foi Prefeito e Governador, e o Presidente da Infraero, Dr. Gustavo, como Presidente da Infraero, sabe que, além de servir aos brasileiros como meio de transporte simplesmente, os aeroportos são fundamentais no desenvolvimento do turismo, porque são o principal meio de transporte para a realização da atividade turística nacionalmente, num país de dimensão continental como o Brasil, e internacionalmente mais ainda.

A Copa do Mundo não veio para o Brasil apenas para que nós, brasileiros, pudéssemos comemorar, dizendo que vamos assistir à Copa do Mundo em nosso País, até porque os que vão ter acesso aos estádios são um número muito pequeno de brasileiros.

Nós vamos poder respirar o ar respirado pelos grandes campeões do mundo, que estarão pelas grandes seleções em nosso País; vamos poder ter um acesso maior, saber que as seleções que vão jogar na Bahia poderão ser vistas pelo povo baiano mais de perto, quando atravessarem as ruas da cidade ou quando aparecerem num pequeno passeio que fizerem, etc. Mas é óbvio que a seleção ou a Copa veio para o Brasil para significar algo mais do que assistirmos aos jogos.

Aliás, foi largamente divulgado, inclusive por mim como membro desse movimento de apoio ao turismo em nosso País, o grande legado que o Brasil teria da Copa do Mundo. E foi anunciado formalmente pelo Governo brasileiro que legado seria este: o legado da infraestrutura logística para o turismo, da modernização do receptivo turístico dos portos, da modernização de toda a infraestrutura aeroportuária do Brasil, da mobilidade urbana e das novas arenas para a realização da Copa do Mundo.

Em qualquer país em que se realize um grande evento desportivo, como as Olimpíadas, a Copa do Mundo e outros, esses eventos atraem o interesse daquela nação, justamente porque, naquele momento, é possível, em nome disso, fazer investimentos direcionados, com metas a serem cumpridas, com a marca daquele país divulgada para a promoção do país fora do ambiente doméstico e mais, do que isso, para que alguns investimentos se justifiquem.

Então, eu fico feliz e não quero ter nenhuma posição aqui de confronto – não passa por mim essa ideia, mas eu não me sinto confortável em ouvir o Ministro ou o Presidente da Infraero dizerem que os aeroportos não foram preparados para a Copa, porque eles foram preparados apenas para servir aos brasileiros normalmente.

Isso não é verdade do ponto de vista estrito daquilo que foi anunciado para a realização da Copa. É claro que os aeroportos foram e estão sendo preparados para servir a uma demanda alta que cresceu especialmente no período do governo do Presidente Lula, com a inclusão social, com o desenvolvimento e o crescimento econômico do País a 7,5%.

Então, é necessária, ao Brasil, uma infraestrutura aeroportuária nova, mas ela estava estritamente colocada como meta a ser alcançada para a Copa do Mundo. E ao não encontrar essa meta pronta nós não a cumprimos devidamente. E nós temos de ter capacidade de dizer isso ao povo brasileiro, para que a nossa relação com o povo brasileiro seja cada vez mais transparente e ele se sinta mais satisfeito com a nossa ação.

Eu não estou satisfeita com o desenvolvimento da obra de Salvador, e não adianta olhar aqui e dizer que o aeroporto internacional, na matéria da Infraero, “está totalmente modernizado e pronto para receber com mais conforto os turistas”, e ver as fotos ali colocadas que dão ideia de uma satisfação total.

O aeroporto de Salvador é o mais importante do Nordeste brasileiro. É a principal entrada do turismo internacional para o Nordeste brasileiro. O aeroporto de Salvador sofreu durante dois anos com obras que se arrastavam homeopaticamente e ele está sendo entregue pela metade.

(*Soa a campainha.*)

**A SRª LÍDICE DA MATA** (Bloco Apoio Governo/PSB - BA) – O Ministro esteve na Bahia dois meses atrás, se não me engano, para anunciar, depois de inúmeras vezes que estive na Infraero, que houve mobilidade do *trade* turístico da Bahia, que houve mobilização dos comerciantes do aeroporto da Bahia, das pessoas, dos políticos da Bahia para anunciar, para surpresa de todos, que não iria haver a segunda etapa. Não é que havia sido planejado que a segunda etapa só iria acontecer depois da Copa. A segunda etapa só vai acontecer depois da Copa por impossibilidade de estar pronta antes. E não está pronta antes por diversas razões.

E aí eu quero colocar uma questão, Ministro: a concessão dos principais aeroportos. Eu não tenho preconceito e votei no Senado Federal a favor das concessões, embora não tenha certeza de que é o melhor modelo a ser empregado. E a sensação que tenho ao visitar diariamente, ou seja, semanalmente, toda terça-feira e toda quinta-feira, indo e voltando, o aeroporto de Brasília e o aeroporto de Salvador, é que não há possibilidade alguma de comparar o desenvolvimento da obra do aeroporto de Brasília, a rapidez da obra do aeroporto de Brasília, o que foi feito de obra muitas vezes maior no aeroporto de Brasília e o no aeroporto de Salvador.

Porém, resta-me uma dúvida: os aeroportos que estão prontos e que estão sendo mostrados na propaganda do Governo são os aeroportos feitos por concessão, feitos pela iniciativa privada – o aeroporto de Guarulhos, entregue à concessão privada; o aeroporto do Galeão, também entregue à concessão privada. Então, começou a ficar nos governos a seguinte ideia: “Vamos correr, pedir para a Infraero ou para o Governo também privatizar o meu aeroporto, para a obra poder acontecer.”

Eu não posso achar que isso é bom, porque a Infraero foi a empresa que, até então, sustentou todos os 270 aeroportos do Brasil, e eu pessoalmente não acho que seja possível ter um projeto de dar os bons aeroportos à iniciativa privada, e o “chupa-molho” fica para a Infraero administrar aqueles que não dão lucro. Esse é o modelo de privatização que a mim preocupa, porque eu não posso imaginar que ao Estado… Eu sou favorável que o Estado brasileiro possa criar e estimular a participação da iniciativa privada principalmente para a infraestrutura e para a logística no País.

Agora, eu não posso imaginar um modelo de concessão em que fique para o público o osso e para o privado, o filé. E ninguém tem dúvida de que o filé mignon aeroportuário no País são Brasília e São Paulo. O Rio de Janeiro recebeu apoio, e espero que, com novas intervenções indispensáveis que se faça em uma rediscussão da malha aérea nacional, possamos ter uma distribuição melhor do que temos hoje dos voos e das linhas brasileiras.

Em um ambiente de concorrência, que é a ideia, nem tudo fica mais barato. As passagens aéreas ainda não estão mais baratas. Pelo contrário, no período de pico dos eventos de turismo, elas ficam inacessíveis. Quem vai de Brasília a Salvador diariamente viaja por R$300,00, R$400,00. Às vezes, em uma promoção, por R$200,00, R$150 ou R$180,00. Quem vai na Semana Santa, vai por R$1,5 mil, R$2 mil e, às vezes, mais do que isso.

Então, essa é uma questão que eu não estou discutindo agora. Já tivemos diversos debates aqui com as empresas aéreas e a representação das agências reguladoras, que eu acho que continua sendo uma questão ainda, como foi recentemente, uma prática que ainda precisamos aprofundar no Brasil. O Senado agora aprova a ideia de uma prestação de contas anual dos presidentes das agências reguladoras, porque nós precisamos fazer com que as agências reguladoras façam a fiscalização e regulamentem mesmo, e não fiquem cada vez mais influenciadas por quem está no comando do setor.

Então, em relação ao aeroporto da Bahia, eu gostaria de uma explicação maior. A ideia que me passa é a de que não havia projeto executivo. É muito difícil haver um projeto executivo e se ter tanta surpresa em uma obra, como aconteceu em Salvador. A sensação que me fica, pelas discussões que acompanhei, é de morosidade em relação à presença de funcionários, de técnicos da Infraero, de engenheiros e de outros técnicos que pudessem acompanhar a obra.

Eu tenho certeza de que razões existirão para serem aqui colocadas. Mas, na minha concepção, não é verdadeiro dizer que nós não deveríamos dar… Na Bahia, o Governador, logo que recebeu o metrô, que se arrasta há 20 anos no meu Estado, na minha cidade, a primeira coisa que fez, ao inclusive optar por um projeto de ampliação do metrô, foi dizer: “Nós não teremos o metrô para a Copa. Nós não teremos nenhuma grande obra de mobilidade que possa servir à Copa. Vamos ter todos os investimentos para que o metrô funcione e dê à cidade aquilo de que ela está precisando e por que está há tanto tempo lutando, um metrô que funcione bem.” Assim foi feito.

Eu, como defensora das obras do aeroporto… Não existe essa história de dizer – e já vou finalizar meu Presidente – que o aeroporto hoje tem uma demanda muito grande. Claro que tem de ter. Obra de aeroporto, é claro, não se faz anualmente. A capacidade dele é de 6 milhões e, no próximo ano, fazemos um puxadinho para ele atender a 7 milhões. Não pode ser assim. O aeroporto tem de ter uma capacidade, tem de funcionar com uma capacidade mais ou menos ociosa para dez anos, pelo menos, de condições de crescimento da sua demanda. É assim em qualquer lugar do mundo e é assim no Brasil também.

Então, as obras que estão sendo feitas agora são obras necessárias. Quem vai ao aeroporto de Brasília agora, com toda ampliação, não vai encontrar o aeroporto vazio. Vai encontrar um aeroporto absolutamente movimentado, mas certamente com uma obra que lhe dá capacidade de funcionamento confortável até mais alguns anos à frente.

Então, eu continuo criticando a situação do aeroporto de Salvador, que ainda não está boa. As reformas que foram feitas são reformas necessárias, mas mesmo a ampliação do *check-in* é uma ampliação dentro de um projeto que é bastante diferente de uma coisa permanente. São projetos que invadem no sentido da verticalização do movimento do aeroporto e que, portanto, não crescem em espaço. Eles ocupam melhor… Não é nem melhor, eles ocupam o espaço de forma a garantir uma maior produtividade do espaço, da forma como está usado.

Claro que o aeroporto tem capacidade de receber todo Carnaval do Rio de Janeiro, todo Carnaval de Salvador, todo Carnaval de São Paulo. Responderam até agora por isso, mas responderam com um serviço ruim, um serviço atrasado em relação a outros aeroportos do resto do mundo. E nós queremos os aeroportos prontos para os brasileiros, mas não apenas para isso. Temos a esperança de que venham para a Copa do Mundo milhares de pessoas de todos os cantos do mundo e que possam ter um impacto quando chegarem ao Brasil – e chegarão provavelmente a maior parte delas por um aeroporto –, que encontrem um aeroporto de tipo moderno e confortável, que cause o impacto de um país que está crescendo na sua economia, que está se colocando como uma das grandes nações do mundo no século XXI.

Nós temos, como contraponto para o Brasil, de sair dos 6 milhões – e olhe que esses 6 milhões são dados muito recentes – de visitações internacionais para o dobro disso e com isso chegarmos perto de grandes nações com o potencial turístico que nós temos em nosso País.

Mesmo em relação aos portos, o nosso nível de investimento foi baixo para o investimento dos receptivos nos portos…

(*Soa a campainha.*)

**A SRª LÍDICE DA MATA** (Bloco Apoio Governo/PSB - BA) – … a mobilidade urbana foi algo aproximado de zero. Então, chegamos à Copa ainda com algumas dúvidas em relação às arenas, duas apenas. Acho que dentro do que era possível e previsto. Mas no caso dos aeroportos, nós vamos chegar à Copa com bons aeroportos agora, os que foram privatizados, e com enormes dificuldades de realizar as obras nos aeroportos da Infraero.

E eu, como defensora da Infraero, gostaria de saber como vão se dar os investimentos na Infraero para que possamos ter uma Infraero com capacidade de gerir esses novos aeroportos.

Quero dirigir duas perguntas últimas ao Ministro. Uma diz respeito aos três aeroportos da Bahia. O aeroporto de Feira de Santana, previsto como aeroporto de carga, que espero tenha em breve também a possibilidade de ser um aeroporto de passageiros, porque não vejo contradição. Campinas tem aeroporto de passageiro grande e São Paulo é muito próximo. Campinas está para São Paulo como Feira está para Salvador. O aeroporto de Vitória da Conquista e o aeroporto de Barreiras.

E, finalmente, como pensa o Ministério em fortalecer a Infraero? Eu não vou entrar em outra questão polêmica – e a Infraero toda me conhece nesse aspecto – que é a função da Infraero de administrar lojas dentro do aeroporto. Eu não vou entrar nisso, Ministro, hoje. Em outra oportunidade, eu peço audiência com o senhor e vou falar, para não perdermos tempo, porque é outra briga de muitos anos. Conversaremos depois sobre esse assunto.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Agradeço à Senadora Lídice da Mata, autora do requerimento desta audiência pública.

Concedo a palavra ao Senador Wilder Morais, inscrito, e depois ao Senador Ruben Figueiró, que também está inscrito.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Minoria/DEM - GO) – Sr. Presidente Senador Antonio Carlos Valadares, muito obrigado.

Ministro, eu não tive a oportunidade de estar presente em toda a sua explanação. Cheguei no final, até porque estava em outra Comissão. Com disse o Senador Walter Pinheiro, aqui acontecem duas ou três ao mesmo tempo. Mas ouvi atentamente a explanação de V. Exª.

Quero dizer que o Brasil precisa se preocupar com os aeroportos, independentemente de eventos. Nesse sentido, concordo com V. Exª. Demoramos muito para perceber isso, que não precisávamos de Copa, mas a Senadora Lídice da Mata tem razão. Esse era um marco, que precisávamos, no mínimo, cumprir.

Mas, Senadora, acho que o grande erro não foi do Ministério, nem talvez da Infraero. O grande erro foi o da nossa estratégia. Em vez de 12 sedes, poderíamos ter diminuído isso e termos concentrado. Aí, sim, teria ficado um legado da Copa.

Em outros países onde também aconteceu o evento não foram 12 sedes. Isso até porque não temos futebol em 12 sedes, em 12 Estados onde está sendo colocada a Copa. Então, acho que esse foi um grande erro. Por isso as obras de infraestrutura, talvez o que foi privatizado até… Ministro e Presidente da Infraero, eu venho do setor privado e acho que o mundo inteiro está assim. Então, o Brasil não tinha de ser diferente.

Eu acho que para as privatizações, não só dos grandes aeroportos, mas de todas as capitais, existe viabilidade, porque hoje já estão no centro das cidades. A maioria deles, inclusive, tem a função praticamente de *shopping center*. Por isso, poderiam ter viabilidade também para ser privatizado. Eu acho que o Governo tem que ser um regulador.

Em relação à minha pergunta para o senhor, com essas privatizações, foi criado o Fundo FNAC para o desenvolvimento da aviação regional. São quase R$7 bilhões para investir na aviação regional. Penso que isso é importante, pois o Brasil tem um tamanho continental. Em meu Estado, Goiás, está havendo estudos em dez aeroportos. Assim, eu gostaria de saber de V. Exª qual o período em que se iniciam essas obras para que possamos, economicamente, atrair investidores. No caso de Goiás, um Estado que se industrializou muito nesses últimos anos, há uma necessidade muito grande de aumentar a aviação regional. Então, eu gostaria de saber o cronograma de obras da aviação regional.

Então, eu gostaria de perguntar para o Presidente da Infraero, um companheiro, na época de Secretário de Estado, de grandes brigas: o meu Estado teve a infelicidade de ter o nosso aeroporto parado em 2007. Ficamos praticamente sete anos em uma briga entre TCU, Infraero e o consórcio. Tivemos oportunidade de ter chegado, digamos, a um entendimento e retomamos as obras. Eu gostaria de perguntar ao Presidente qual seria o prazo que está previsto para terminarmos essa obra de Goiânia. Apesar de não ser uma obra para a Copa, é um aeroporto que serve de opção para Brasília, por estar tão próximo.

Também, como Secretário, sei das outras interferências importantes, Presidente, como o caso do acesso ao aeroporto que depende do DNIT. Senão, daqui a pouco teremos um aeroporto pronto, e essa obra – como sabemos acabou de ser privatizada a BR-153… Qual é a expectativa da Infraero com relação a esse acesso? Seria o viaduto da BR-153 até o aeroporto de Goiânia.

Obrigado, Sr. Presidente. São essas as perguntas.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Senador Rubens Figueiró, V. Exª tem a palavra.

**O SR. RUBEN FIGUEIRÓ** (Bloco Minoria/PSDB - MS) – Sr. Presidente, Sr. Ministro Moreira Franco, Sr. Presidente da Infraero Antonio Gustavo Matos do Vale, Srª Senadora, Sr. Senador, em primeiro lugar, eu gostaria de cumprimentar a Senadora Lídice da Mata pela inteligência, que lhe é peculiar, e principalmente ao lembrar desta audiência pública, que traz a nós a oportunidade de conhecer a realidade dos serviços prestados pelo Governo Federal nessa véspera de Copa do Mundo.

Eu tenho aqui uma série de perguntas, Sr. Ministro, que me foi oferecida pela assessoria do meu Partido, o PSDB, mas eu sinto que V. Exª e o Presidente da Infraero já responderam a todas, que serão motivo de análise nossa para posterior indagação, se for isso necessário. Portanto, vou ater-me, apenas, Sr. Ministro, ao meu Estado, Mato Grosso do Sul.

Nós temos dois aeroportos tidos como internacionais, o de Campo Grande e o de Corumbá.

A precariedade do aeroporto de Corumbá é patente. É claro que há razões de ordem tática, pois o aeroporto está situado em um lugar quase que na divisa com o território boliviano. Até para os serviços de aterrissagem e decolagem, sobrevoa-se o território boliviano. V. Exª, naturalmente, Presidente da Infraero, tem conhecimento disso. Ele precisa da ampliação de sua pista, que não comporta aviões de grande porte. Hoje, lá, só atua uma empresa de aviões turboélice, a Azul. Aviões a jato, a não ser os de pequeno porte, podem aterrissar e decolar de lá com certa segurança. Há necessidade de o Ministério levar em consideração essa reivindicação da população de Corumbá que utiliza os serviços aéreos.

Com relação ao Aeroporto Internacional de Campo Grande, houve uma pequena reforma recentemente, que deu condições melhores para os seus usuários, mas foi insuficiente. Como em todo o Brasil, o aumento da população que utiliza os serviços aéreos tem crescido enormemente. Eu não sei qual é o percentual, mas como faço viagens semanais daqui para Campo Grande, sinto que, cada vez mais, aumenta o número de usuários e há congestionamentos no *check-in* que levam ao atraso do início dos voos. Agora inclusive parece-me que a Anac baixou uma portaria no sentido de exigir das empresas aéreas regularidade nos seus voos. Mas, no caso do aeroporto de Campo Grande, naturalmente haverá atrasos com relação a esse setor de despacho, em virtude de a área de *check-in* ser muito pequena. Então, é um assunto que eu gostaria que merecesse a atenção da Infraero.

Ademais, por ocasião da escolha das cidades-sede dos jogos da Copa, Campo Grande foi acionada, através das suas autoridades, sobretudo Estaduais, para que ampliasse a área do aeroporto. O Estado inclusive investiu recursos, ampliou a área de, parece-me que de 200 ou 300 hectares, para permitir a construção de mais algumas pistas. O assunto ficou parado aí. E também a questão do terminal, pois seria construído outro terminal. Espero que esse assunto não tenha ido para as calendas.

A imprensa noticiou que, por ocasião da Copa, a Infraero estaria destinando o pátio do aeroporto de Campo Grande para estacionamento de aeronaves fretadas e aeronaves de pequeno porte, que estacionariam talvez em Brasília ou São Paulo. Essa notícia corre por lá. É uma expectativa muito grande, e eu gostaria que o Sr. Presidente da Infraero me desse alguma notícia a esse respeito.

Outro assunto que levo à consideração de V. Exªs tem relação com a aviação regional. Eu tenho aqui um informe – possivelmente seja da Infraero – de que, em Mato Grosso do Sul, há a intenção do ministério de construir pistas em Bonito – esta, naturalmente, é a ampliação dela, porque já existe uma pista lá. É um importante setor da área turística, de repercussão internacional, e que, naturalmente, há de merecer uma atenção especial de V. Exªs.

Sobre o aeroporto de Corumbá, já fiz referências aqui. Costa Rica, no leste de Mato Grosso do Sul; Coxim, no norte de Mato Grosso do Sul; Dourados, uma importantíssima cidade, a segunda cidade mais importante do meu Estado, com grande movimento aeroportuário, que precisa de ampliação de suas instalações; Naviraí, no chamado Cone Sul do meu Estado, importante também, sobretudo pelas ligações que tem com os Estados de Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul; Nova Andradina, da mesma forma, é um ponto hoje de grande expressão comercial e industrial do meu Estado; e Três Lagoas, que já está em funcionamento, mas que precisa, naturalmente, de uma atenção maior já no sentido de sua ampliação.

Eu gostaria de adicionar a essas, Sr. Presidente da Infraero, outras cidades extremamente importantes que, sinceramente, não sei a razão pela qual foram excluídas da consideração da Infraero. São elas: Porto Murtinho, cidade estratégica do meu Estado, às margens do Rio Paraguai e limítrofe ao território paraguaio; Chapadão do Sul, um Município crescente, um Município hoje que se desponta como produtor de grãos e de proteínas vermelhas, que não tem um aeroporto condizente com o seu desenvolvimento e é uma cidade muito próxima do território goiano – aqui tão bem é representado pelo Senador Wilder Morais; e Bataguassu, que fica na fronteira, também, com o Estado de São Paulo e às margens do Rio Paraná. Bataguassu hoje é uma zona de exportação; foi criada pelo Governo Federal e, naturalmente, precisa de um aeroporto, pela repercussão comercial que trará um aeroporto condizente, sobretudo, para o transporte de cargas.

São essas, Sr. Ministro Moreira Franco, Sr. Presidente da Infraero, Antonio Gustavo Matos do Vale, as minhas indagações.

E gostaria, sinceramente, Sr. Antonio Gustavo, que V. Exª fosse feliz no seu otimismo; sinceramente, todos brasileiros. Acho muito difícil que a Infraero – principalmente a Infraero – não seja chamada à colação após a Copa.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Não seja chamada aqui?

**O SR. RUBEN FIGUEIRÓ** (Bloco Minoria/PSDB - MS) – Hein?

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Dificilmente a Infraero…

**O SR. RUBEN FIGUEIRÓ** (Bloco Minoria/PSDB - MS) – Será chamada à colação pelo povo brasileiro e, naturalmente, através desta Comissão.

O esforço que V. Exªs estão fazendo realmente merece os nossos aplausos, os nossos incentivos. Mas quero dizer a V. Exªs que a população brasileira está apreensiva. Tudo o que se ouve, no presente momento, é que as coisas poderão não correr bem. Mas eu quero me solidarizar com o seu otimismo. Sinceramente espero que nós não tenhamos problema, principalmente nas áreas que V. Exªs dirigem.

Da minha parte, muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Antes de passar a palavra ao Ministro e ao Presidente da Infraero, eu gostaria de enfatizar que a Copa do Mundo no Brasil está em 12 sedes, em 12 capitais, mas há Estados, como o Estado de Sergipe, que não são sedes da Copa do Mundo, que estão se beneficiando indiretamente.

Por exemplo, a cidade de Aracaju, que é a capital de Sergipe – o Estado de Sergipe é o menor Estado da Federação –, está recebendo a seleção da Grécia, que é a décima colocada no *ranking* da FIFA, e vai utilizar o Batistão, Estádio Lourival Baptista, o seu gramado, a sua arena para os treinamentos antes da realização dos jogos. E a hospedagem da sua equipe de futebol se dará também em um dos hotéis de Aracaju, o Radisson Hotel. Pelo menos 50 jornalistas do mundo inteiro acompanharão a seleção da Grécia.

Para nós, é uma alegria muito grande e, não sei se em decorrência da Copa, mas esse projeto já estava, vamos dizer assim, elaborado na Infraero, que está neste momento já realizando as obras do aumento da pista e também da melhoria do terminal internacional. Então, eu gostaria que o Presidente da Infraero se referisse às obras do Aeroporto Santa Maria, de Aracaju, que certamente vão aumentar ou incrementar o turismo em nosso Estado, que é fator de riqueza, de emprego e renda, e Sergipe tem muito a mostrar com as suas belezas naturais, as suas praias, a Atalaia.

O caranguejo de Sergipe é famoso, está em todas as mesas dos nossos grandes restaurantes, e não só o caranguejo, como também a peixada, o filé mignon, enfim, todas as comidas típicas do Estado de Sergipe estarão sendo motivo de regozijo daqueles que visitam a nossa belíssima capital Aracaju.

Portanto, com a palavra o Sr. Ministro e, em seguida, o Sr. Presidente para respostas aos nossos Senadores, que fizeram indagações muito pertinentes que estão ajudando, sem dúvida alguma, a esclarecer para a opinião pública do Brasil, através da TV Senado, e também aos nossos Senadores, a finalidade da realização dessas obras e desses investimentos nos aeroportos e também nas arenas futebolísticas.

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – Eu creio que seria útil iniciarmos pelos esclarecimentos com relação à política de preços praticada no Brasil. Durante muitos anos, nós tivemos na aviação o controle tarifário. Os números – eu, infelizmente, não os tenho aqui, mas poderei encaminhar para os senhores – do controle tarifário, se comparados com os preços atuais, deflacionando tudo, inclusive com as mudanças de moeda, etc., permitem-nos constatar que o preço praticado sob o regime tarifário controlado é mais alto do que o preço praticado hoje com a liberdade tarifária.

A lógica da liberdade tarifária permite, dá ao passageiro a possibilidade de ter acesso a passagens com tarifas mais baixas na medida em que haja uma programação. A grande, ampla maioria dos passageiros não compra a sua passagem na boca do caixa. Quem compra a passagem na boca do caixa, normalmente, é aquele passageiro que faz o que eles chamam de viagem de negócios, viagens corporativas. Até porque as viagens corporativas normalmente têm coberturas que não são as mesmas, do ponto de vista orçamentário, da viagem comum, da viagem normal, essas viagens se fazem de acordo com a pressão da demanda do serviço, da presença daqueles empresários e agentes que vão realizar os seus negócios.

Quando há a possibilidade de programação, o preço da passagem é extremamente confortável e, em muitos casos, menor que o valor da passagem do ônibus. Por exemplo, eu sou do Estado do Rio de Janeiro e, pela minha experiência, quando se compra a passagem antecipada para São Paulo, você tem a possibilidade de ter passagens mais baratas que as passagens de ônibus. É evidente que, para as passagens compradas mais próximas, aumenta-se o preço.

Agora mesmo aqui tivemos uma experiência com relação às tarifas aéreas para a Copa. Lembrem-se que, em determinado momento, a imprensa dava o aumento de 200%, 300% do preço da passagem, e eu dizia: calma, porque ainda não é a hora, o jogo de mercado ainda não está sendo posto. Nós atendemos a todas as solicitações feitas pelas companhias aéreas de assento; todas. Na hora em que foi anunciado o atendimento e a malha definida, os preços começaram a cair, porque a oferta aumentou e, evidentemente, os preços das passagens caíram. Aí nós tivemos como resposta uma série de promoções que estão sendo feitas até agora.

E os números são números que algumas pessoas até usam para dizer do fracasso ou da possibilidade de a Copa não se realizar com o brilho, o número de passageiros que esperavam, porque o percentual de vendas é um percentual que vai de 12%, passou para 18% e assim vai indo.

Então, há uma margem grande, e foi feita exatamente vendo essa possibilidade de que a oferta permita a prática de preços que sejam compatíveis, preços razoáveis, que sejam atendidos. E é por isso que alguns pagam, como é feita aqui a pergunta, R$100,00, porque compraram as suas passagens de maneira organizada, e outros, às vezes, pagam R$1,5 mil, R$2 mil, porque compram as passagens na boca do caixa.

Eu, pessoalmente, acho que o regime de liberdade tarifária é mais adequado aos interesses do passageiro, do cliente do que o regime de preços controlados. O Brasil viveu durante muito tempo, em quase todas as áreas… Nós que fomos prefeito, eu não sei se a Senadora teve a oportunidade, mas, quando eu fui prefeito, o preço das passagens de ônibus era fixado aqui em Brasília pelo Conselho Interministerial de Preços, e de todo o Brasil, não era só de Niterói; de todo o Brasil, o que é absolutamente despropositado; absolutamente despropositado!

Então, eu acredito que esse regime é o regime que mais atende às necessidades. A Anac é o órgão regulador, e eu acho que nós todos precisamos, sobretudo os Parlamentares, Senado e Câmara, nós precisamos fortalecer os órgãos reguladores, dar estrutura aos órgãos reguladores, porque no Brasil, lamentavelmente, pede-se serviço de um lado e, normalmente, as vozes que reclamam da qualidade dos serviços prestados são as mesmas vozes que reclamam do excesso de funcionários na máquina pública, como se se pudesse prestar serviços sem médicos contratados, sem engenheiros, sem funcionários.

A Anac, para prestar um serviço de qualidade, precisa ter seu quadro adequado ao tamanho do País, que é muito grande, para que ela possa cumprir adequadamente o seu papel. Além disso, ter vencimentos que sejam dignos para que possamos ter quadros de qualidade.

A outra é com relação ao Fundo, ao FNAC, aos aeroportos regionais e aos subsídios. Nós, a Presidenta, quando anunciou todas as medidas com relação à aviação regional, ela, já na época do anúncio, falou do subsídio à aviação regional, que agora já está em fase de conclusão. A ideia, o modelo é nós termos um teto a cada ano; esse teto é de R$1 bilhão, e aí se compõe a estrutura de subsídio levando-se em consideração a malha que já existe, porque são passageiros que já existem, que usam e que precisam dela, e um percentual menor para estimular novos voos para haver a ampliação da malha.

O término do projeto a ser encaminhado ao Congresso já está em fase final; a liderança da formulação desse projeto é do Tesouro, na medida em que – eu pessoalmente sou favorável ao subsídio –, o que é condenável no subsídio é que não haja transparência, então é necessário que haja transparência, é necessário que as pessoas saibam que aquele dinheiro vem do Tesouro, qual é a fonte de recursos, qual é a fonte orçamentária, como aquele dinheiro está sendo posto ali, o volume dele e as medidas em que eles são articulados para que se realize. Então, eu creio que nos próximos 15, 30 dias, o Congresso Nacional já estará recebendo a proposta de lei para que nós possamos instituir o subsídio.

E aproveito o subsídio para falar sobre o programa de aviação regional. Como eu disse aqui, nós tivemos uma medida provisória que foi votada pelo Congresso, foi criado o programa, foi criado o FNAC, e, com isso, lá em torno de julho, agosto do ano passado, contratou-se – já que a medida provisória assim o permitia – o Banco do Brasil para ser o agente financeiro do fundo e operar a execução do programa.

Dividiu-se o Brasil em quatro regiões e duas áreas. Então, são seis áreas de aeroportos, quatro regiões do País, uma área de aeroportos novos e uma área só de aeroportos que são operados pela Infraero. Contratou-se para cada uma dessas áreas empresas projetistas – o banco fez uma licitação –; foram contratadas empresas projetistas e essas empresas já fizeram visitas aos aeroportos, já começaram a encaminhar à SAC quatro cenários para cada um desses aeroportos. A SAC faz, então, a opção do cenário mais adequado, e o cenário diz da extensão da pista, do volume de cada uma delas, dependendo do tipo de equipamento usado; onde é colocado o terminal; se o terminal está entre os quatro modelos que são passíveis de serem aumentados, de acordo com o tamanho de passageiros, o volume de passageiros necessários para o funcionamento do aeroporto; e as áreas que precisam ser desapropriadas para ampliar a pista e garantir a segurança necessária.

A SAC opta por um desses cenários e esse processo volta aos projetistas – nós já fizemos, eu creio que hoje deve estar em torno de 150 aeroportos para os quais já foram escolhidos os cenários, as projetistas já estão elaborando a base para que as licitações já sejam feitas. No caso de Barreiras, esse processo já está todo cumprido e a licitação já foi posta, já está sendo vista.

Eu creio que esse procedimento já sendo estruturado, porque a dificuldade maior em obras de infraestrutura é você definir – vamos chamar de linha de produção – os procedimentos administrativos e técnicos que o programa terá que cumprir para que você possa alcançar o seu objetivo. Esse procedimento já está definido; nós já temos as definições essenciais postas, já está em andamento e já estamos começando as licitações. Na medida em que as projetistas entreguem ao Banco do Brasil o modelo de licitação, automaticamente cada um dos aeroportos entra em licitação. Os recursos, como os senhores e as senhoras sabem, já são recursos garantidos, porque vêm do FNAC. A composição do FNAC são tarifas aeroportuárias e as outorgas, que são outorgas no ato e outorgas pagas ao longo da concessão. Então, é um fundo que tem uma capacidade de recomposição alta, que certamente vai permitir que possamos ter uma infraestrutura adequada.

Com relação a Mato Grosso do Sul, creio que Corumbá, o Secretário Giroto, o Deputado, esteve conosco semana passada e, de fato, o aeroporto está no programa de aviação regional. Os pleitos que foram postos, no sentido de ampliação de pistas e melhoria da qualidade, já foram incorporados, as projetistas já estiveram lá, e já estamos no processo de a SAC analisar os quatro cenários, para que possamos dar seguimento ao processo.

Nesse programa de aviação regional, temos uma grande dificuldade, que não é só nele, mas em todas as obras de infraestrutura no Brasil: a questão ambiental. No caso da questão ambiental, é um problema que temos sofrido com alguns aeroportos do Estado da Bahia. Nenhum dos aeroportos, nem os grandes aeroportos, porque foram todos construídos numa época em que não havia essa preocupação, foram objeto de análise ambiental. Então, hoje, qualquer obra, qualquer intervenção em aeroporto, por menor que seja, não só precisa dos certificados, dos registros e das análises ambientais para aquela intervenção, como acaba fazendo a intervenção no suíte inteiro, o que implica necessidade de outras intervenções, porque é como se nós estivéssemos começando esse processo.

Com relação a Campo Grande, que não está no programa de aviação regional, aí está no âmbito da Infraero.

E, finalmente, uma questão colocada pela Senadora Lídice. Concordo, não tenho a menor dúvida – aliás, nós temos muitas concordâncias…

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Ministro, desculpe interrompê-lo. O Senador Wilder Morais vai precisar comparecer a uma audiência fora do Senado. Antes, porém, ele gostaria de fazer um adendo às perguntas que já fez antes.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Minoria/DEM - GO) – Obrigado, Presidente, tenho uma reunião com o Ministro das Cidades agora.

Ministro, outra pergunta, a preocupação com a passagem. Temos um grande problema também com a aviação civil: o nosso custo operacional é muito caro, principalmente com relação aos combustíveis.

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – Com relação?

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Minoria/DEM - GO) – Ao combustível da aviação civil. Para se ter uma ideia, em país vizinho, onde não se produz, é um terço do nosso preço. Então, essa pergunta é importante, com a dimensão do nosso País, a própria aviação regional. O custo disso inviabiliza hoje, principalmente as empresas, com todo esse perfil de globalização, precisam se deslocar de um Estado para outro, até para sua empresa crescer, e isso hoje tem inviabilizado. Essa velocidade precisa ter o tempo da empresa. Normalmente, não tem nem condições nem linhas aéreas para chegar ao seu destino.

Então, eu gostaria de deixar também essa pergunta e parabenizar V. Exª pelo trabalho feito. É uma sugestão da aviação regional. Fui Secretário de Estado de Infraestrutura, estive com sua equipe várias vezes e acharia importante que o seu Ministério analisasse. O meu Estado de Goiás tem dez cidades, dez aeródromos sendo estudados. Que houvesse prioridades, talvez o meu Estado precisasse de quatro aeródromos que tivessem viabilidade econômica. Se não, vai-se fazer um investimento grande que não tem depois utilização permanente, deixando em detrimento outros aeródromos, em que poderiam ser aplicados os recursos com mais efetividade.

Obrigado, Presidente. Era essa a intervenção.

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – Rapidamente, eu queria aproveitar essa bola que o Senador levantou, com relação ao combustível, para dizer que ele tem razão.

Concordo plenamente com o senhor, acho que a pressão do combustível na composição de custo é muito alta. Esse é um problema que temos que enfrentar. Na situação hoje, vejo, por exemplo, vamos pegar um voo para Buenos Aires e outro voo para Salvador, saindo do Aeroporto de Guarulhos. Uma companhia brasileira ou uma companhia estrangeira. No caso, terá que ser uma companhia brasileira, porque o voo interno só pode ser feito pela companhia brasileira. As duas aeronaves estão uma ao lado da outra, chega um caminhão de combustível com um frentista, coloca combustível na aeronave que está indo para Buenos Aires, e esse mesmo frentista coloca o mesmo combustível na aeronave que está indo para Salvador. O voo que está indo para Buenos Aires sai por 25% a menos do que o voo que está indo para Salvador.

Então, é uma coisa que tem que ser debatida pelo Congresso Nacional. É incompreensível que um Estado cobre 25% de ICMS sobre combustível. Há um esforço enorme, alguns Estados baixaram para 12%, mas também não pode baixar para menos que 12%. Além do…

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares.Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Aqui, por exemplo, no Distrito Federal, houve uma redução drástica para 12%. Os Estados, então, precisam entrar na redução do preço do combustível, reduzindo o ICMS.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Minoria/DEM - GO) – Presidente, só para se ter uma ideia, para complementar o nosso Ministro, uma viagem de Goiânia ao Rio de Janeiro, de Goiânia a qualquer país, Argentina, é mais barato ir para lá do que ir para o Rio de Janeiro. Você sai com o ICMS, porque é voo internacional, se a aeronave tiver capacidade de abastecimento, você deixa para abastecer lá, fica um terço do preço.

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – Então, acho que tem que ver essa questão do ICMS. Na discussão da questão do ICMS, vai se ter condições de se discutir também os impostos federais, o PIS/Cofins. Temos também que ter esse debate e a própria composição do preço do combustível, em que se deve ampliar essa reflexão, para que possamos praticar preços internacionais.

(*Soa a campainha.*)

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – Voltando aqui para finalizar, já que estou sendo instado e tenho aí um pequeno tempo.

A Senadora coloca alguns pontos que merecem um debate. Primeiro, acho que o legado para a Copa é uma realidade física, vai haver, legado não só nos aeroportos que foram concessionados, como nos aeroportos que serão e estão sendo administrados pela Infraero. São legados físicos. Mas não é só isso que vai ficar do ponto de vista de legado, porque também, com a presença dos maiores operadores de aeroportos do mundo, nós vamos trazer para o Brasil métodos de gestão, práticas tecnológicas, concepção de operação aeroportuária, cuidado e, sobretudo, um diferencial no tratamento do passageiro.

O monopólio que foi praticado durante muitos anos no Brasil deformou a concepção da prestação de serviço. Quando o monopólio presta serviço, ele não tem a visão de que está prestando o serviço, mas de que está fazendo um favor à pessoa, porque não há competição. A pessoa obrigatoriamente tem que ir ali e só pode obter aquele serviço a um preço que é fixado e por aquelas mesmas pessoas. À medida que você abre a possibilidade da concorrência, as pessoas vão poder fazer suas opções, e fazem suas opções. É outra mentalidade, e esse é o outro legado que vai ficar.

O terceiro legado é o entendimento – uma coisa que saúdo que a senhora disse – de que infraestrutura tem que ser ociosa. Não há a possibilidade de se ter, não só em aeroporto, mas em qualquer infraestrutura, a possibilidade de você administrar adequadamente, de você ter uma política de risco correta, se ela é justa. Quando ela é justa, é o caminho mais rápido para se ter um problema. Essa é uma mentalidade que não se tinha, de maneira generalizada, no Brasil e vai-se começar a ter também pela presença da experiência que está nos sendo trazida por operadores internacionais que trabalham, que mexem com a logística do aeroporto.

O terceiro ponto é a compreensão de que o aeroporto, cada vez mais, é uma área, um sítio que terá que estar permanentemente em obras. O avanço da tecnologia é de uma velocidade muito grande. As mudanças são muito rápidas, são muito profundas. Hoje o tamanho das aeronaves cresce. Elas não têm crescido de velocidade, mas o tamanho cresce.

O Brasil, para que se tenha uma ideia, vem crescendo, há mais de dez anos, 10% ao ano em número de passageiros. Nós tivemos, na semana que antecedeu o feriado de fim de ano, 400 mil passageiros em um só dia transitando em nossos aeroportos. A cada fim de semana prolongado, fim de ano, carnaval, agora na Semana Santa, nós estamos batendo recorde em relação ao ano passado. Ou seja, o transporte aéreo no Brasil virou transporte coletivo. E transporte coletivo tem que ter escala, tem que ter uma base de infraestrutura que suporte essa necessidade.

Em Salvador, eu não fui lá para anunciar que iria paralisar, eu fui para dizer que a obra precisava ser paralisada, teria que ser paralisada porque nós tivemos em torno de 2,5 milhões ou um pouco mais de passageiros transitando no aeroporto de Salvador no carnaval. Nós não vamos ter isso na Copa. As pessoas acham que, na Copa, nós vamos ter uma pressão sobre a nossa infraestrutura maior do que tivemos no fim do ano. Não é fato. Não vamos ter, porque os voos corporativos vão diminuir e o número de…

(*Intervenção fora do microfone.*)

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – Claro.

Então, quando eu digo que nós estamos preparados para receber e para cumprir de maneira adequada, confortável, o atendimento, eu não estou com isso querendo mascarar que obras em aeroportos da Infraero não estão concluídas. Elas não estão concluídas. Elas serão concluídas depois da Copa. Elas não estão. Mas o fato de as obras não estarem concluídas agora não significa que nós vamos ter precariedade na nossa infraestrutura aeroportuária para atender a Copa.

O problema mais grave que tivemos foi em Fortaleza e a solução encontrada foi a contratação de um módulo provisório, que será provisório porque está sendo montado agora para a Copa e vai ser desmontado depois da reunião dos Brics que ocorrerá em Fortaleza. O mesmo modelo foi usado nas Olimpíadas ainda com características tecnológicas piores. Foi usado há quatro anos, na África do Sul, e usado recentemente em Sauipe, quando a FIFA fez o sorteio das chaves. Então, é fundamental que todos nós entendamos essa diferença.

(*Soa a campainha.*)

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – Uma coisa, e nós não negamos, é: as obras estão aí. Eu tenho ido, frequentado aeroporto, visto com a imprensa do meu lado, buscando colocar luz para que possamos enfrentar os problemas na dimensão e extensão que eles têm. As obras que não foram concluídas serão concluídas e eu tenho certeza de que uma delas é o Aeroporto de Salvador, que precisa de visíveis melhoras. Mas, como disse aqui o Presidente da Infraero, a infraestrutura aeroportuária está pronta, está adequada.

Finalmente, Presidente, para finalizar – e aí não é fala de político, eu vou finalizar –, das concessões, no modelo que nós adotamos nos aeroportos brasileiros, a Infraero participa com 49% e o capital privado com 51%. Na realidade, essa diferença de 2% é para que se crie um ambiente que permita trazer a operação para dentro do nosso aeroporto.

Isso se dá porque, como em toda administração, modelos envelhecem com o tempo. O grande esforço que a Infraero faz hoje, sob a direção do Dr. Gustavo do Vale, é exatamente definir, não só do ponto de vista da sua composição financeira, da sua organização financeira, mas, sobretudo, na sua gestão e na sua organização da governança, novos caminhos, porque, visivelmente, os caminhos anteriores não estavam atendendo as nossas necessidades. Se estivessem atendendo as nossas necessidades, não seriam necessárias as concessões e nós não estaríamos aqui discutindo, observando que o aeroporto vai estar preparado para a Copa, mas as obras que deveriam ser concluídas não estão. A realidade seria outra.

Então, a preocupação que existe, não só na Infraero como no Governo, é definir uma alternativa nova que robusteça a Infraero, que permita que nós possamos ter uma empresa que opere os nossos aeroportos de forma adequada, forte, robusta. Quando eu digo operar os nossos aeroportos, não são só os aeroportos rentáveis. Existem aeroportos estratégicos que terão que ser operados pelo Governo da União, e esses aeroportos não são rentáveis. Então, nós precisamos ter um modelo que dote o Governo Federal de uma ferramenta, de um instrumento institucional que dê ao passageiro brasileiro, sobretudo da Amazônia e no caso dos aeroportos estratégicos, a possibilidade de usufruir desse modal sabendo que as dificuldades eventuais financeiras não serão empecilho para que esse serviço seja usado por eles.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Agradeço, Ministro, a profundidade com respondeu às perguntas dos nossos Senadores e Senadoras.

Eu gostaria de informar que dois grandes Senadores, uma Senadora e um Senador, desejam participar do debate, o Senador Capiberibe e a Senadora Vanessa. O Senador Capiberibe se inscreveu primeiro; em seguida, a Senadora Vanessa, antes de dar a palavra ao Gustavo.

**O SR. RUBEN FIGUEIRÓ** (Bloco Minoria/PSDB - MS) – Sr. Presidente, com sempre, nós somos cumulados de obrigações. Eu tenho um compromisso, também, a partir das 12h. Eu gostaria de ouvir a manifestação do Sr. Presidente da Infraero sobre as questões que eu levantei, se for possível.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Ainda temos meia hora para chegarmos ao meio-dia…

**O SR. RUBEN FIGUEIRÓ** (Bloco Minoria/PSDB - MS) – Mas as perguntas, às vezes, podem alongar, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Mas V. Exª poderá ter a prioridade na resposta. Vamos ouvir os Senadores. Serão perguntas breves e, logo em seguida, passaremos ao Presidente.

**O SR. JOÃO CAPIBERIBE** (Bloco Apoio Governo/PSB - AP) – Sr. Presidente, Senador Antonio Carlos Valadares, caríssimo Ministro da Secretaria de Aviação Civil, caríssimo Presidente da Infraero, Srs. Senadores, Srªs Senadoras, eu tenho duas questões aqui. Gostaria de consultar essas autarquias, esses órgãos importantes. Eu estou em dúvida quanto a por onde começar, porque são duas novelas e muitos capítulos, e o tempo é curto.

Eu vou começar, então, pela construção do terminal de passageiros do Aeroporto de Macapá. Eu era governador em 1995 e recebi um telefonema do Senador José Sarney, que era Presidente do Congresso, dizendo que levaria o Presidente da Infraero para assinarmos um acordo para a construção desse terminal. Creio que isso era em abril de 1995. De fato, chegou o Presidente da Infraero e nós assinamos um termo de compromisso. Cabia ao Estado retirar algumas famílias que estavam ocupando a cabeceira norte da pista e caberia à Infraero construir o terminal.

Nós cumprimos a nossa parte, retiramos as famílias, a Infraero cedeu uma área e construímos um bairro que leva o nome de Infraero. Então, Macapá ganhou o bairro denominado Infraero, mas quatro anos se passaram e o terminal não foi iniciado. Eu fui reeleito Senador em 1998. No início de 1999, o Senador José Sarney voltou a me ligar: “Estou indo com o Presidente da Infraero; nós agora vamos construir o aeroporto.”

Em 1995, fizemos uma grande festa no aeroporto, com televisão, com imprensa, e em 1998, a mesma coisa, só que com pouca festa, porque eu já estava assim, digamos, escaldado. Mas fizemos uma festa no palácio, recebemos o Presidente da Infraero, nossa parte já estava cumprida, as famílias estavam desobstruindo a cabeceira norte. Então, estava tudo caminhando. Fizemos de novo aquela festa, veio imprensa, televisão, belos discursos. Passaram-se quatro anos, e a obra não começou.

Quando foi abril de 2003, de novo, o Presidente José Sarney, que era o Presidente do Senado, nos convocou para uma nova reunião no palácio. Só que a área já estava invadida, tinha sido invadida novamente, mas aí a obra começou. Começou no final de 2003 e parou em 2004, com a Operação Navalha, da Polícia Federal. De lá para cá, o terminal está parado e não houve continuidade. Eu quero saber em que pé está essa situação. Essa é uma questão.

A outra, vou resumir ainda mais. Sr. Ministro, eu moro na zona norte de Macapá, que cresceu exatamente em função desse acordos aí. Surgiu o bairro Infraero 1, depois surgiu Novo Horizonte, surgiram Liberdade e vários bairros em que habitam 30% dos moradores da cidade de Macapá. Entre a zona norte da cidade e o resto, o centro e a zona sul, há o sítio aeroportuário. Então, ficamos ali com uma única via para circular de norte a sul da cidade. Todos os dias enfrentamos três engarrafamentos: um no café da manhã, outro no almoço, outro no jantar, porque é um gargalo, só tem uma passagem.

Em 2011, o governador, então, desenhou um projeto e começou a construir uma via chamada de norte-sul, uma segunda possibilidade de transitar de norte a sul. Fez a licitação, houve negociação com a Infraero, caminhou tudo normal e tal, fez a licitação do primeiro trecho da primeira e da segunda etapa. Ficou pronta há um ano a segunda etapa da obra aí apareceu, de repente, um obstáculo, que eu confesso que não entendo muito: tinha que fazer uma mudança de rota. Conclusão: nós temos hoje uma obra há um ano pronta, que tem começo, tem meio, mas não tem fim. Não chega a lugar nenhum e já se gastaram R$20 milhões.

Há um ano, eu acompanho, e V. Exª o sabe porque eu já estive na SAC, a tramitação desse acordo entre as partes para poder concluir essa obra. Desde julho do ano passado tenho recebido alguns prazos: "Vai estar pronta em agosto". Quando chega agosto, transferem para setembro, de setembro para outubro. Bem, estamos em maio.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – De onde esses prazos vem?

**O SR. JOÃO CAPIBERIBE** (Bloco Apoio Governo/PSB - AP) – São prazos da SAC, do Comando da Aeronáutica, do Brigadeiro Mesquita. O Brigadeiro Mesquita diz que já entregou a parte dele, o outro disse que entregou. E agora está no trâmite final, e me deram mais um mês. Hoje de manhã, eu disse: olha, eu acordei com a disposição de ir lá para a porta de V. Exª, sentar lá e aguardar o documento. É claro que parece até que estou advogando em causa própria, e eu acho que eu estou, porque são três engarrafamentos diários numa via em que falta 1,5km e já se gastaram R$20 milhões. Haja paciência!

A última informação que me deram foi a de que o documento está na SAC, de volta. Já rodou, foi para o Ministério da Aeronáutica, foi para o Ministério do Planejamento, andou bastante. Agora aterrissou lá, de volta, na SAC. A previsão que me deram é de que tem 15 dias a ConJur, da SAC, para se manifestar; depois vai para a AGU, aí concluí-se e vão recolher as assinaturas.

Então, Ministro, realmente, foi uma felicidade vê-lo, porque, senão, eu estaria lá na sua porta, sentadinho, aguardando esse papel.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Veja como a CDR está agindo, não é?

**O SR. JOÃO CAPIBERIBE** (Bloco Apoio Governo/PSB - AP) – E aí eu queria ouvir de V. Exª um prazo que me conforte para a gente receber esse acordo, porque me parece que não há mais óbice, está tudo resolvido, a Aeronáutica já esquadrinhou a área toda. Pelo menos, o Brigadeiro Mesquita me disse: "Olha, da nossa parte, você já pode até começar a obra." Mas nós não queremos começar a obra sem o acordo assinado, até porque o Governador é extremamente legalista, um pouco mais do que o Senador. Então, ele vai esperar, está aguardando lá, porque são 1.500m.

Lá nós temos, nessa pista nova, a sede da Justiça Federal e da Polícia Federal. Tiveram que abrir o início da obra, pois a polícia não podia entrar porque não está concluída a obra. Então, eles construíram um belo prédio da sede da Polícia Federal, mas não podiam utilizar porque não… Mas se resolveu lá.

Eu queria, Ministro, que V. Exª me desse, definitivamente, um prazo para a gente assinar esse documento, para a gente retomar e concluir aquela obra e também gostaria de ouvir sobre o Aeroporto de Macapá, porque são dois anos, com uma operação da Polícia Federal no meio, e o negócio está parado lá. Fizeram um puxadinho, dessas coisas emergenciais, o que eu agradeço muito, porque melhorou bastante; antes era um sufoco, e agora, até melhorou significativamente.

Eu queria, por último, dizer que estou muito satisfeito com o Aeroporto de Brasília, para dizer que nem tudo… Há coisas muito boas. O Aeroporto de Brasília desafogou. Para nós que viajamos toda semana – o Senador Valadares sabe disso, assim como a Senadora Lídice – está uma beleza. E mais do que isso: também cumprimento o Governador Agnelo, vou puxar umas sardinhas para a brasa dele, porque hoje eu vou do meu apartamento até o aeroporto em 10 minutos; eu levava meia hora. Aquele túnel facilitou muito, melhorou bastante.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Eu quero dizer ao Senador Capiberibe que lhe agradeço o fato de ter vindo à reunião desta Comissão, porque eu sei que V. Exª estava fazendo um tratamento ocular em uma clínica na cidade de Brasília. Ainda bem que V. Exª voltou não só com uma visão muito boa, mas também com a mente funcionando a todo vapor.

Eu quero conceder a palavra, por último, à Senadora Vanessa Grazziotin. Espero que V. Exª seja breve na sua explanação, uma vez que o Senador Ruben Figueiró, com muita razão, tem um compromisso e quer ouvir a resposta do Dr. Gustavo do Vale a suas perguntas.

Senadora Vanessa, do Estado do Amazonas.

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Apoio Governo/PCdoB - AM) – O maior Estado do Brasil, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Exato, o maior Estado do Brasil e que tem uma grande Senadora, representativa…

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Apoio Governo/PCdoB - AM) – Bem diferente de Sergipe.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Sergipe é o menor Estado da Federação.

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Apoio Governo/PCdoB - AM) – Mas com o maior Senador. Pronto.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Muito obrigado, amiga.

Com a palavra, V. Exª.

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Apoio Governo/PCdoB - AM) – Muito obrigada. Quero cumprimentá-lo, sobretudo pelo trabalho aqui à frente da Comissão de Desenvolvimento Regional, que, sem dúvida nenhuma, tem sido uma comissão que tem debatido, de fato, os principais problemas por que passa o País. E o debate, como estamos vendo aqui, não é um debate vazio; é um debate que procura soluções.

Quero cumprimentar o Ministro Wellington, cumprimentar o Presidente da Infraero, Dr. Gustavo, e dizer que, infelizmente, eu gostaria de falar de um outro assunto, mas apenas, rapidamente, atendendo ao pleito do nosso Senador – eu também tenho um compromisso, a CPI já está sendo instalada neste momento e eu tenho que estar lá…

Em agosto ou setembro do ano passado, estivemos com o Ministro Wellington, com a Infraero, a Bancada do Amazonas, levando problemas graves de cancelamento de voos e problemas de infraestrutura no interior do Estado, enfim, problemas relativos à aviação regional. Infelizmente, esse problema volta à baila. Estou aqui com o jornal de hoje da cidade de Manaus, dia 14 de maio, que até parece uma cópia da matéria que saiu em setembro do ano passado. A Azul novamente cancela voos para o interior.

Não preciso dizer aqui, porque todos conhecem o interior do Brasil, que voos para o interior do Amazonas não são um luxo de quem tem dinheiro para pagar a passagem; são uma necessidade, porque são Municípios de difícil acesso, que não têm ligação de estradas. A ligação é com os rios, além de aérea, obviamente. Desses Municípios, para chegar à capital, Manaus, leva-se uma semana, 15 dias, até 30 dias. Então, a Azul faz uma alegação que é a mesma, Ministro: falta de infraestrutura nos aeroportos.

Diante daquelas nossas discussões, a Infraero, sobretudo o Ministro, anunciou um plano para a Região Norte, com investimentos pesados e uma reforma completa da aviação regional na Região. Por que da Região Norte? Porque temos uma diferença significativa com o Nordeste, por exemplo. O Nordeste ainda conta com rodovias; nós, não. Além do rio, eu não posso nem falar de hidrovia, só temos os aeroportos.

A divulgação não sei se já foi formalizada, mas as informações prévias dão conta de investimentos que chegam quase à casa dos R$2 bilhões. Isso sem falar que tiraram os aeroportos que estão sob a responsabilidade dos Municípios para repassá-los a outro ente.

Então, Ministro, eu gostaria de repassar ao senhor as notícias do dia de hoje acerca do comportamento da Azul, porque, afinal de contas, foi feito um acordo, àquela época, que envolveu o Município de Coari, e hoje se sucede algo parecido com o que há em outros Municípios, como São Paulo de Olivença, Barcelos e Santa Isabel do Rio Negro: eles simplesmente cortaram. A saída para Coari foi diminuir o número de voos, mas não cancelar. É o que se poderia fazer com esses Municípios, já que têm problemas de infraestrutura, mas não cancelar. Então, eu vou passar as notícias ao senhor, Ministro, e ao Presidente da Infraero para que a gente possa chegar a bom termo.

Por fim, gostaria que os senhores falassem, não sei se já citaram aqui, sobre esse anúncio breve, essa formalização breve, esse plano da aviação regional para a Região Norte, para a Amazônia, porque, do contrário, nas próximas audiências, trataremos de outros Municípios, mas exatamente dos mesmos problemas. Creio que com esse plano, se posto em prática, nós teremos resolvido a médio e, quem sabe, até a longo prazo os problemas que hoje rondam os Municípios e a população da nossa região.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB – SE) – Obrigado, Senadora, por sua participação.

Como o Ministro foi acionado pelos dois Senadores que se manifestaram por último, ele deseja falar, mas, atendendo à prioridade do Senador Ruben Figueiró, eu gostaria que o Presidente, antes do Ministro, respondesse à indagação do nosso Senador. Em seguida, eu passo a palavra ao Ministro.

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – Pois não. Senador Figueiró, em relação à Corumbá, Corumbá é um aeroporto administrado por nós. Ele faz parte da aviação regional, de modo que, como o Ministro Moreira Franco falou, está sendo desenvolvido todo um projeto novo, um terminal novo. E sobre as necessidades da pista, o que eu posso dizer para o senhor é que toda a adequação da pista de Corumbá está feita por nós, independente do programa da aviação regional. Agora, as demais melhorias para transformar Corumbá em um aeroporto comercial, de fato, estão sendo feitas no âmbito da aviação regional dentro dos 29 aeroportos que pertencem à Infraero. Então eu posso garantir para o senhor que, desse programa, Corumbá faz parte.

A questão desses aeroportos que o senhor citou vou encaminhar à Secretaria de Aviação Civil, ao Secretário-Executivo, que é o responsável pela condução da aviação regional. Mas eu posso dizer que, no Estado do Mato Grosso do Sul, já estão contemplados, além de Corumbá, Coxim, Costa Rica, Bonito, Dourados, Três Lagoas, Nova Andradina e Naviraí. Esses são os que estão previstos dentro do âmbito da aviação regional.

Sobre esses três que o senhor citou, vou conversar com Guilherme Ramalho, que é o Secretário-Executivo da SAC e o responsável pela condução desse processo, para a gente ver as condições técnicas possíveis, perfeito? É um compromisso que eu assumo com o senhor.

Campo Grande. Campo Grande vai ser totalmente reformulado. Nós não temos mais como crescer com aquele terminal. Nosso projeto é a construção de um novo terminal, e os projetos já estão prontos…

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Na mesma área?

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – Na mesma área, num convênio nosso com o Estado do Mato Grosso do Sul. Nós esperamos que, nós próximos meses, já comecemos o processo de obtenção dos recursos do Programa de Aceleração do Crescimento. Vai demandar investimentos superiores a R$600 milhões, porque Campo Grande se esgotou completamente. Concordo com o senhor, não há como discordar: Campo Grande é uma daquelas situações que ficaram, ao longo do tempo, sem o investimento necessário e que cresceram substancialmente, de modo que hoje não dá para fazer, digamos assim, nem ampliação, nem nada. Nós vamos ter que reformular tudo.

A questão da segunda pista é uma prioridade nossa no mínimo em todas as capitais brasileiras, porque, sem dúvida alguma, ter uma pista só num aeroporto essencial é um risco muito grande. O senhor vê agora a questão nossa que está acontecendo em Rio Branco, em que nós temos uma pista que se deteriorou mais ainda em função das cheias do Rio Madeira. Nós recebemos em Rio Branco mais aviões pesados do que imaginávamos, temos que fazer reformas diárias na pista, por não haver outra que suporte.

A questão do *check-in* eu vou verificar – é uma questão do terminal atual. Garanto para o senhor que minha área de operação vai verificar imediatamente.

O senhor tem razão, a ampliação do sítio foi feita, inclusive dentro do nosso convênio com o Governo do Estado, e ele é suficiente hoje para aquilo que nós queremos fazer.

A pergunta do senhor sobre o uso do pátio de Campo Grande na Copa: é possível. É possível. Campo Grande faz parte de todo o processo aeroportuário, que envolve cerca de 50 aeroportos, e, se for necessário, além de ele ser alternativo a Cuiabá e a Brasília, pode ser, sim, utilizado para estacionamento de aeronaves, ou seja, a pessoa vem num avião particular, por exemplo, para um jogo em Cuiabá; se nós tivermos problema no pátio de Cuiabá, ele pode ir para Campo Grande, sim. Isso está previsto. Faz parte do nosso programa.

Quanto à questão do otimismo, eu agradeço e digo que, na aviação civil, se nós não formos otimistas, morremos antes de começar. Dou um exemplo pequeno para o senhor que o Senador Antonio Carlos Valadares me mostrou aqui agora: nós estamos sempre perdendo. Infelizmente, nós não conseguimos muitas vitórias em termos de mídia, em termos da opinião pública como um todo. Hoje de manhã, por exemplo, nós fizemos um simulado no Aeroporto do Galeão, junto com a Light. Isso foi avisado pelos microfones, pelos alto-falantes, todo mundo sabia. Foi às 7h30, depois dos voos internacionais. Era um simulado para ver se os geradores entravam, e deu um pique de luz, todo mundo já sabia, a luz faltou durante 10 minutos, e o jornalista Ancelmo Gois já disse no *blog* dele que nós tivemos um apagão no Galeão e que era melhor fechar o aeroporto.

Então, infelizmente, se nós não formos otimistas, Senador, o senhor vai me desculpar, nós entregamos o jogo antes que comece. Mas muito obrigado pela confiança.

**O SR. RUBEN FIGUEIRÓ** (Bloco Minoria/PSDB - MS) – Presidente!

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Pois não, Senador;

**O SR. RUBEN FIGUEIRÓ** (Bloco Minoria/PSDB - MS) – Eu quero agradecer, em primeiro lugar, a benevolência de V. Exª em conceder-me esta oportunidade de ouvir o senhor Presidente da Infraero, e quero dizer a V. Sª que compartilho do seu otimismo, mas com um pezinho atrás.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Homenageio V. Exª pela assiduidade e presença nesta Comissão.

Ministro, seria de bom alvitre V. Exª, antes de dar continuidade à fala do nosso Presidente, dar uma resposta às indagações do nosso Senador Capiberibe, como sempre interessado nos problemas do nosso Amapá.

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – Eu vim para a aviação civil em março do ano passado, ou seja, estou há um ano e poucos meses. Em março do ano passado, logo que assumi, tive o privilégio de conversar sobre esse assunto com o Senador. E posso dar o testemunho do empenho, da dedicação dele, da determinação com que enfrentou esse processo que, se for recomposto, é um ir e vir infinito, porque vai para a Aeronáutica, volta, vai para outro órgão da Aeronáutica, volta. E assim lá se foi um ano.

Se efetivamente estiver de volta à SAC, até então não estava, a maior parte desse tempo ficou sob a análise do Ministério da Aeronáutica, ele sairá de lá o mais breve possível. Não posso aqui lhe dizer quando, mas lhe telefono na parte da tarde para lhe dizer exatamente o dia. Se tiver na SAC em fase final, se não tiver que voltar para o Ministério da Aeronáutica. Espero, como disse, que não vá voltar…

**O SR. JOÃO CAPIBERIBE** (Bloco Apoio Governo/PSB - AP) – Está resolvido. Tenho certeza, convicção, porque acompanho.

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – De lá sai, de lá eu lhe garanto que sairá rápido.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Foi muito bom que isso acontecesse. O Ministro não precisou de uma greve de fome para resolver.

**O SR. JOÃO CAPIBERIBE** (Bloco Apoio Governo/PSB - AP) – Não vou fazer greve de fome. Eu ia lá esperar…

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Na porta.

**O SR. JOÃO CAPIBERIBE** (Bloco Apoio Governo/PSB - AP) – Mas o Ministro, à tarde, vai me dizer com precisão, porque só está para análise jurídica. Como ele tem os melhores advogados deste País, tenho certeza de que será muito rápido. Aí irá para AGU. E à porta da AGU eu vou bater, vou ficar lá esperando, vou me sentar e esperar.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Muito bem, Senador.

Com a palavra, para continuar suas respostas, seus esclarecimentos…

**A SRª LÍDICE DA MATA** (Bloco Apoio Governo/PSB - BA) – Sr. Presidente…

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Pois não, Senadora. Pela ordem, tem a palavra V. Exª.

**A SRª LÍDICE DA MATA** (Bloco Apoio Governo/PSB - BA) – Sr. Presidente, só para o Ministro anotar que faltou ele me dar uma notícia sobre o aeroporto de Feira. Se ele puder dar depois…

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Ele poderá dar, com a devida vênia do nosso Presidente.

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – Feira e Conquista. Ambos estão indo.

No caso de Conquista, o Governo do Estado tem de encaminhar uma documentação. Na semana passada, falei com o Walter Pinheiro e com o próprio Governador Wagner sobre uma documentação ao Decea para que ele dê a autorização para fazer as intervenções que já foram vistas, autorizadas e que deverão começar imediatamente após essa autorização. Creio que rapidamente esse problema poderá ser resolvido e que deveria… Inclusive, em função da experiência lá, já determinamos, dentro do programa de aviação regional, que essa autorização do Decea seja o início do processo, porque efetivamente as intervenções nos aeroportos só poderão se dar depois de uma autorização do Decea.

**A SRª LÍDICE DA MATA** (Bloco Apoio Governo/PSB - BA) – E Feira?

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – Também. Não, Feira…

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Senadora Lídice da Mata, em atenção aos internautas, recebemos mais alguns comentários e perguntas, através do nosso portal e-Cidadania, com autorização das redes sociais, Facebook e Twitter. Por exemplo, Joselino Navarro comenta: “O atraso na obra da reforma e ampliação do aeroporto Marechal Rondon, em Cuiabá, é inaceitável. Todo atraso na entrega de obras é inadmissível. Em alguns países, as construtoras são multadas por cada dia de atraso. Para isto acontecer no Brasil, multas por atraso na entrega de obras, é preciso aprovar lei específica? O Governo estuda essa possibilidade?”. De Aurora Dorneles: “O problema maior é que, quando os turistas saírem dos aeroportos com suas bagagens, correm o risco de ficarem sem lenço e sem documentos. Há falta de segurança pública por todo o País.” Outra: “Precisamos de segurança, basta de transporte clandestino.” E: “Os aeroportos brasileiros precisam de tempo para serem concluídos.”

São comentários que estamos repassando para o Ministro e para o Presidente a respeito das obras dos aeroportos.

Finalmente, Presidente, estamos ansiosos por sua palavra, Dr. Gustavo do Vale, respondendo aos Senadores e às Senadoras.

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – Se o senhor me permite, Presidente, vou responder às perguntas que considero mais simples, como aquela a respeito do aeroporto de Aracaju, a pergunta que o senhor fez.

O aeroporto de Aracaju vai ser todo reformulado. Infelizmente, o terminal de passageiros foi construído numa tecnologia que não permite ampliação, então nós vamos construir um aeroporto novo. Um convênio assinamos ainda com o governo do Estado, com o saudoso Governador Marcelo Déda, em Aracaju, e o Estado está cumprindo a sua parte, que é a retirada do morro. O senhor que conhece…

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – É o desbaste do morro.

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – Exatamente. O senhor conhece os detalhes…

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Morro do Urubu.

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – O Morro do Urubu e toda a parte de acesso ao aeroporto. O Estado está cumprindo a sua parte e a Infraero também. A infraestrutura já está em obras, ou seja, toda a parte de pistas e pátios já foi licitada e está em obra. E com relação à parte do terminal de passageiros, os projetos estão prontos. Nós já aprovamos, inclusive do ponto de vista interno, e estamos, agora, em trâmites legais junto ao Ministério do Planejamento para incluir a construção do terminal de passageiros dentro do Programa de Aceleração de Crescimento…

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – E o aeroporto regional em Canindé de São Francisco?

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – O aeroporto regional de Canindé de São Francisco é um aeroporto que está incluído dentro da aviação regional. É o único aeroporto de Sergipe, dado o tamanho do Estado de Sergipe, diferente do Amazonas, que são 23. Aliás, a proporção é exatamente pelos tamanhos. Então, Canindé faz parte da aviação regional, dentro dessa resposta que o Ministro Moreira Franco deu, no mesmo nível de Feira de Santana, Vitória da Conquista e dos demais aeroportos regionais. Enfim, é o que eu posso dizer para o senhor sobre Aracaju: fique tranquilo, as coisas estão andando!

O Senador Wilder perguntou sobre Goiânia. Em Goiânia, efetivamente, desde 2007, as obras estavam paralisadas. Nós conseguimos um acordo aprovado pelo Tribunal de Contas da União e a obra do terminal de passageiros novo já foi retomada e está em franca construção. Estamos a cerca de 115% além do nosso cronograma e a parte de infraestrutura também já foi toda analisada pela Infraero e se encontra hoje no Tribunal de Contas para ser aprovada. O Tribunal, na última reunião, pediu algumas informações, as quais já prestamos e esperamos que, na próxima semana, seja aprovada também a retomada da construção da infraestrutura. Com relação à parte de acesso, que é a pergunta dele, como o terminal de Goiânia é do outro lado do terminal atual, teremos, sim, de fazer determinadas obras de acesso a esse aeroporto. Mas isso já está bem equacionado tanto no âmbito do DNER quanto no âmbito do Governo do Estado.

Sobre as perguntas que foram feitas pelo senhor com relação às obras do Aeroporto de Viracopos, apesar de nós termos 49% feito, e a imprensa tem noticiado a multa, que recursos serão utilizados para pagamento dessa multa e que ações a Infraero tem realizado para acompanhar a execução dos contratos? Bem, é bom deixar claro que as multas são previstas em contrato. O contrato de concessão assinado pelo concessionário do aeroporto, de todos os aeroportos com a Anac prevê determinadas entregas de obras e multas caso essas entregas não sejam feitas. Agora, evidentemente que esse valor é um valor global. A concessionária está fazendo… Ainda não foi citada pela Anac, mesmo porque os prazos ainda não se expiraram totalmente. As multas não são, vamos dizer, de forma global, mas têm gradações diversas. Assim que a concessionária for instada a apresentar a sua defesa, ela irá fazê-lo. E como o Ministro Moreira Franco disse, ele esteve lá ontem e 90% está pronto. Eu pessoalmente não acho razoável que a multa seja aplicada em 100% quando 90% está pronto.

A Infraero possui três membros no Conselho de Administração de Viracopos. Temos uma equipe que acompanha todo o processo dos concessionários, não só como sócio, mas também como coordenador da autoridade aeroportuária, que é o órgão interno de cada aeroporto que congrega todas as atividades públicas, seja da Receita Federal, seja da Polícia Federal, da Anvisa, do Vigiagro, e assim por diante, de modo que temos uma equipe que acompanha todos esses processos. E quem irá pagar a multa caso ela aconteça de verdade e caso as ponderações do concessionário não sejam aceitas será a própria concessionária, evidentemente com seus recursos próprios.

“A questão da licitação por meio dos RDCs tem diminuído os prazos, principalmente em função da inversão de fase? A Infraero poderia evidenciar outros benefícios advindos da adoção do RDC? Quais os cuidados a serem tomados ao se optar por essa modalidade?” Eu acho que o RDC foi um avanço muito grande aprovado nesta Casa. Ele consegue facilitar enormemente o nosso processo. Apenas para vocês terem um exemplo da velocidade não só de prazo como das despesas da própria confecção do processo, houve no passado obras com 30 empresas participantes, sendo que, no regime anterior, eu precisava analisar essas 30 empresas antes de abrir o processo de preço, e o RDC me permite que eu abra a proposta de preço e só examine aquela do primeiro colocado – se ela não passar, eu examino a do segundo. Imaginem vocês a economia que eu tenho de tempo, de mão de obra e de todo o processo.

Além disso, há a questão do preço global e a questão de permitir que o próprio concessionário faça os projetos básicos e os projetos executivos, de modo, inclusive, a não acontecer isso que a Senadora Lídice disse, que é briga de projeto para cá, briga de projeto para lá entre o contratante e o contratado. O preço global me permite que eu exija tudo do contratado e, mais importante, evita a existência de aditivos ao longo do tempo, que é outra coisa que vocês sabem muito bem que é um problema muito grande.

Por fim: “Que cuidados terão de ser tomados ao se optar por essa modalidade?” Basicamente, os mesmos cuidados da modalidade anterior, ou seja, o órgão público é obrigado a fazer a fiscalização das suas obras, a acompanhar as suas obras e a verificar se os materiais que estão sendo colocados são aqueles efetivamente previstos no projeto. Então, não muda absolutamente nada do ponto de vista dos cuidados que têm de se tomar. Além do mais, o RDC obriga que as empreiteiras façam seus próprios projetos e não cotem os preços como era no passado, simplesmente dando um desconto sobre o preço global oferecido pelo órgão público e depois buscando essa diferença através de aditivos ao longo do prazo.

Eu considero o RDC extremamente importante e parabenizo esta Casa por essa iniciativa.

A pergunta sobre a questão dos puxadinhos: "Qual o plano que a Infraero tem para substituir os puxadinhos por estruturas definitivas? Por quanto tempo a população terá de conviver com essa situação de improviso?" Bem, então, nós vamos conceituar o que é o puxadinho o que é um terminal operacional. Terminais operacionais, apesar de a imprensa confundir o que é puxadinho com o que é terminal operacional, são tecnologias estrangeiras que fazem com que os aeroportos sejam mais baratos. Não há necessidade de aeroporto de grande porte, por exemplo, na aviação regional. Então, nós construímos esses módulos operacionais – o módulo operacional de Macapá é um exemplo, o de Goiânia é outro, o de Vitória é outro, o de Brasília é outro – que são módulos que têm toda a infraestrutura necessária de um terminal de passageiros, sem haver a necessidade, evidentemente, de toda uma construção civil. E eles podem ser transportados de um lugar para outro. O exemplo que eu dou é o de Brasília. Quando houve a concessão de Brasília, parte da imprensa criticou, porque a primeira coisa que o concessionário fez foi desmontar o módulo operacional e, seis meses depois, esse módulo operacional foi reutilizado paralelamente ao Terminal 2. Quem conhece Brasília sabe muito bem disso. Eles são inteiramente reaproveitados, e, quando nós terminamos os provisórios, nós os levamos para outros aeroportos nossos.

A questão dos módulos provisórios. Como o Ministro Moreira Franco bem ressaltou, é apenas o de Fortaleza, que será contratado entre o dia 15 de maio e o dia 31 de julho. Esse, sim, é módulo provisório e será desmontado ao término dele. Outro módulo provisório que eu dou como exemplo foi o módulo provisório que nós utilizamos em 2011 no aeroporto de São Luís, quando houve aquela ameaça de o teto da parte externa do aeroporto cair. O aeroporto foi todo reformulado, e nós funcionamos o aeroporto através dos módulos provisórios.

“O Governo Federal promoveu, nos últimos anos, algumas concessões à iniciativa privada. Seis grandes aeroportos já estão em concessão. Como o senhor avalia as concessões já feitas? Valeu a pena realizar essas concessões? Há mais concessões a serem realizadas?" Eu quero dizer, até respondendo a uma pergunta da Senadora Lídice da Mata nesse mesmo sentido, que a questão básica – o Ministro Moreira Franco já tocou neste assunto, mas eu queria enfatizar – da concessão é que nós passamos os últimos 40 anos com investimentos nos aeroportos exclusivamente do Poder Público, exclusivamente do Governo Federal através da Infraero. Ora, como todos nós sabemos, o Tesouro Nacional tem as suas próprias necessidades, suas próprias obrigações, e ele tem altos e baixos. E a infraestrutura brasileira vem, ao longo do tempo, tendo altos e baixos, de acordo com as necessidades do Tesouro.

O que a concessão nos traz? Primeiro, ela nos traz a desoneração do Tesouro Nacional dos investimentos necessários aos grandes aeroportos. Todos esses investimentos serão feitos pela iniciativa privada, dando ao Tesouro Nacional o poder de gastar esses recursos em outras prioridades tão importantes quanto os aeroportos, mas que não têm a presença da iniciativa privada.

O segundo motivo é o pagamento da outorga, como o Ministro Moreira Franco disse muito bem. O pagamento da outorga ao FNAC é a forma encontrada pelo Governo Federal de ter recursos permanentes para investimento na estrutura aeroportuária brasileira. Esses recursos que vão ao FNAC vão fazer com que a estrutura aeroportuária brasileira tenha recursos permanentes para investimento, independentemente das situações de altos e baixos por que passa o Tesouro Nacional. Podemos ver a nossa história econômica nos últimos 50 anos. Não estou falando nenhuma novidade para ninguém.

Então, a grande vantagem da outorga é fazer com que recursos privados suportem os investimentos, sejam eles da Infraero, sejam eles dos Estados, sejam dos Municípios, ou seja, em toda a aviação brasileira os recursos necessários estão garantidos.

Eu não tenho absolutamente nenhuma dúvida de que as concessões feitas até agora valeram a pena. Se existem mais concessões a serem realizadas, é uma pergunta mais para o Ministro Moreira Franco, já que se trata de uma questão estratégica. Evidentemente, a Infraero é parte do processo, mas ela não é parte decisória.

Há a pergunta do internauta sobre o aeroporto de Cuiabá, uma segunda pista. Está sem dúvida nenhuma prevista no nosso cronograma uma segunda pista no aeroporto de Cuiabá. Não agora, mas, sem dúvida, nos próximos dois ou três anos, nós trabalharemos nesse sentido. Respondendo concretamente à pergunta dele, nosso objetivo é que tenhamos duas pistas pelo menos em todas as capitais brasileiras.

Agora, a Senadora Lídice da Mata, que é…

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – A mais perguntadeira.

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – É a mais perguntadeira. A senhora me permite só responder ao Senador Capiberibe rapidinho?

**A SRª LÍDICE DA MATA** (Bloco Apoio Governo/PSB - BA. Fora do microfone.) – Claro, claro.

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – Senador, sem dúvida nenhuma, o aeroporto de Macapá tem toda essa história que o senhor me contou. O senhor já tinha tido a oportunidade de me contar isso antes. Eu fiquei sabendo através do senhor de toda a história de Macapá. Macapá teve as obras interrompidas dentro daquele processo da Polícia Federal envolvendo uma determinada construtora que, na época – vamos dizer –, deixou de existir. Nós ficamos com o processo do terminal novo de Macapá preso na Justiça durante muito tempo. O aeroporto estava em péssimas condições. Nós conseguimos fazer o módulo operacional lá, que terminou agora – o senhor sabe muito bem disso –, que deu uma sobrevida ao aeroporto. Toda a parte de pista, o muro patrimonial, está tudo dentro do nosso cronograma. Os projetos do aeroporto de Macapá estão terminados e nós estamos na mesma fase do projeto sobre o qual eu falei, do terminal de Aracaju. Nós já estamos encaminhando ao Governo Federal toda a parte de obtenção dos recursos para que possamos iniciar imediatamente a construção do terminal novo. Isso eu posso garantir ao senhor.

**O SR. JOÃO CAPIBERIBE** (Bloco Apoio Governo/PSB - AP) – Não há mais problema na Justiça?

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – Não, não há mais problema na Justiça.

**O SR. JOÃO CAPIBERIBE** (Bloco Apoio Governo/PSB - AP) – Está totalmente desimpedido?

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – Totalmente desimpedido.

**O SR. JOÃO CAPIBERIBE** (Bloco Apoio Governo/PSB - AP) – Agora é falta de recursos.

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – Não, ainda não, porque eu diria que o recurso está pronto. Era falta nossa mesmo. Os projetos ainda não estavam prontos, ou seja, era uma questão de desenvolvimento dos projetos, porque o projeto original foi todo descontinuado, na medida em que a obra está parada há dez anos. Então, não há mais como se utilizar um projeto de dez anos atrás. Ele teve que ser todo reformulado.

**O SR. JOÃO CAPIBERIBE** (Bloco Apoio Governo/PSB - AP) – Há uma previsão de quando vai retomar?

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – Ainda no segundo semestre nós queremos tocar esse assunto, mas eu prometo que dou ao senhor uma notícia mais concreta sobre isso.

**O SR. JOÃO CAPIBERIBE** (Bloco Apoio Governo/PSB - AP) – O desdobramento… Há um processo judicial investigando isso ou também já foi para o arquivo?

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – Pelo que eu sei, o processo judicial que nós temos lá é só a questão daquela desapropriação, que está dentro desse projeto do convênio que o senhor citou. Eu gosto de brincar com o Ministro Moreira Franco dizendo que para assinar o convênio do Amapá a caneta já está aqui. Eu estou prontinho. (*Risos.*)

**O SR. JOÃO CAPIBERIBE** (Bloco Apoio Governo/PSB - AP) – Faremos isso na semana que vem. Estou cheio de esperança.

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – Bem, Senadora, tem certas coisas de que não posso discordar da senhora. A senhora é uma pessoa com quem já conversamos muito ao longo desse tempo todo, tanto a respeito do aeroporto de Salvador quanto dos concessionários do aeroporto de Salvador. Então, a nossa relação dentro desse processo já é de longo tempo.

Também acho, concordo com a senhora, que a reforma do aeroporto de Salvador não veio num ritmo adequado. Poderia aqui desfiar uma série de razões para isso, mas a razão básica é de que é um aeroporto antigo, ainda da década de 70, e uma reforma num aeroporto ainda da década de 70 nos traz muitos problemas. Então, reconheço. Licitamos com o projeto básico, o projeto executivo foi feito durante a obra. Tivemos problemas graves na empresa que fez o executivo e, à medida que a obra foi avançando, fomos encontrando coisas que tivemos de resolver ao longo do processo. Então, o que estamos entregando para a Copa do Mundo não é aquilo que desejaríamos, mas, tenho certeza absoluta, vai dar todas as condições para funcionamento e permitir que o turista tenha uma boa visão tanto de Salvador quanto, em particular, do aeroporto.

Voltando ao assunto que a senhora citou a respeito dos aeroportos como um todo, o Ministro Moreira já tocou no assunto e concordo plenamente com ele: não é que fazemos aeroportos para a Copa, mas, sem dúvida nenhuma, o fato de existir a Copa do Mundo agilizou determinados investimentos que já eram necessários no passado. Não sei dizer para senhora, seria fazer uma previsão do passado, se é que existe esse termo, se não existisse a Copa teríamos essa velocidade nos investimentos que tivemos ao longo do tempo. Posso dizer para a senhora que, em 2010, a Infraero investiu R$4 milhões na infraestrutura e, de 2011 a 2013, investiu R$5,5 bilhões. Então, dizer para senhora que isso não foi agilizado por causa da Copa seria, vamos dizer, até uma injustiça com o legado da Copa do Mundo.

Não considero a obra de Salvador – a senhora usou o termo homeopático –, eu não diria que foi tão homeopática assim, mas não veio na velocidade que esperávamos. O que ficou para depois, como o Ministro Moreira Franco bem respondeu à senhora, foi a segunda fase da área de *check-in*. Essa fase ficou para depois, mesmo porque foi uma atitude até conservadora do Ministro, ainda em janeiro, porque corríamos contra a minha opinião pessoal, contra a opinião do empreiteiro, achávamos que dava tempo, mas o Ministro, apropriadamente, já que a responsabilidade é do Governo Federal como um todo, foi contrário e disse que não poderia correr esse risco. Então, inauguramos a primeira fase do *check-in* ainda a tempo do carnaval e a segunda fase ficou para depois, o que não traz nenhum problema do ponto de vista operacional. Confesso, sem nenhum problema, que era contra opinião do Ministro, mas hoje reconheço que ele estava certo. Acho que também poderíamos correr sérios riscos de não termos as 28 posições de *check-in* que temos em Salvador.

Já respondi a questão da outorga e dos investimentos, que era a pergunta que a senhora fez.

**A SRª LÍDICE DA MATA** (Bloco Apoio Governo/PSB - BA) – Dr. Gustavo, estão reclamando um pouco da relação com a Infraero, da dificuldade de relação para atender coisas que são necessárias ao serviço turístico e ao receptivo. Uma que eles estão destacando é justamente a melhoria dos estacionamentos, que continua distante do necessário. Hoje, com as obras, não há como fazer o que é feito em Brasília, onde você passa e tem lugares de vans, do receptivo e de qualquer outro tipo de carro particular parar, em determinado momento, para pegar o passageiro, coisa que hoje não está existindo. Então, queria deixar o registro como sugestão.

O outro ponto que o senhor tem acompanhado de perto é a questão dos concessionários. A obra levou a uma nova intervenção na parte elétrica do aeroporto, levando a uma transferência de contrato. Aí, eu vou falar rapidamente, e o senhor não precisa opinar, se não quiser, pelo horário, desse modelo de concessão da Infraero, que nós já estamos há algum tempo criticando, em termos de lojas. O pregão eletrônico que é feito pela Infraero já é um tipo de licitação condenada, pela possibilidade de manipulação que a tecnologia já oferece; são os chamados robozinhos interferindo na licitação pelo preço mais alto, o que leva a uma elevação e a uma transferência de custo efetivo ao cliente do aeroporto. Esse conceito nós precisamos rever. Cada dia que passa, o cliente do aeroporto não é mais o passageiro que tem uma determinada renda. O transporte aeroviário no Brasil, hoje, não é um transporte de luxo; o avião é uma realidade, virou um transporte coletivo no sentido de que grande massa da população tem acesso a ele, grande parcela da população.

Essa mudança no contrato, levando agora a que o concessionário pague diretamente à empresa de eletricidade, vai no sentido de uma elevação nas contas de luz a um nível desproporcional, o que novamente incidirá sobre o preço, portanto, para o consumidor. Então, essa é uma questão que o senhor já acompanha e que volto a lembrar, para que, no futuro, nós possamos ter a sinalização de uma solução para esse problema que seja efetivamente boa para todos, além da reclamação do *trade* em relação ao *duty-free*, que não voltou a funcionar ainda.

**O SR. ANTONIO GUSTAVO MATOS DO VALE** – Senadora, nós já conversamos várias vezes a respeito disso. Eu sei da luta da senhora por essa questão dos nossos concessionários. Já concordamos em muita coisa. Eu gostaria de fazer, inclusive, o reconhecimento público de que o nosso acordo com os concessionários da Bahia, em 2012, não teria sido possível sem a sua interferência, eu reconheço isso em qualquer fórum, apesar das nossas discordâncias, que são absolutamente normais e honestas.

Mas hoje a SAC está muito preocupada com essa questão das concessões, inclusive o Ministro editou uma portaria há poucos dias disciplinando toda essa questão. A senhora pode ter certeza absoluta de que, dentro desse processo, temos uma dificuldade, porque a senhora sabe que os órgãos públicos de controle sempre exigem que tenhamos o maior preço, infelizmente. Nós não podemos transgredir nesse processo. Mas eu acho que dá para adequar naquilo que já conversamos a respeito, de *mix* dos aeroportos, ou seja, existem vários tipos de loja. Eu não vou atenuar para uma loja grande, mas é evidente que os pequenos concessionários têm de ser vistos.

A questão da luz é uma questão realmente existente, é verdade. Como a senhora sabe, a Infraero, por ser um órgão público, tem uma diferenciação na tarifa, e, como ela pagava toda a luz do aeroporto, os concessionários tinham esse mesmo desconto. É isso que está sendo questionado, o assunto está na Justiça. Nós acatamos a liminar, ou seja, está suspenso, e eu tenho certeza de que a questão vai ser decidida da melhor forma possível. A senhora pode ter certeza absoluta de que eu tenho a maior boa vontade nesse sentido.

Em relação à questão do *trade*, eu acho que eles têm razão. Nós estamos trabalhando tanto na questão do edifício-garagem que foi concedido, está-se dobrando o tamanho dele, quanto na questão do meio-fio, que precisa ser ampliado e vai ser ampliado. Mas, no momento, nós estamos tendo um trabalho, inclusive junto à Prefeitura e junto ao Estado, porque, efetivamente, o número de pessoas que estaciona em áreas indevidas no aeroporto de Salvador é um negócio preocupante. Mas pode ter certeza de que nós estamos trabalhando lá.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Muito bem!

Presidente, antes de encerrar esta reunião, muito produtiva por sinal, eu gostaria de registrar que a audiência pública que estamos realizando neste momento foi acompanhada não só por aqueles que veem a TV Senado como por nossos internautas através das redes sociais, do Alô Senado, do e-Cidadania. Recebemos muitas mensagens. Infelizmente, não podemos ler todas, mas, corroborando com as palavras do Ministro e da Senadora Lídice da Mata, que afirmaram, alto e bom som, que o avião se transformou num transporte coletivo de alta qualidade, seria de bom alvitre que as cidades também se detivessem sobre a qualidade dos serviços prestados pelos nossos ônibus, que eles fossem mais confortáveis, que eles dessem mais segurança e que o preço fosse compatível com os anseios da população.

Entre tantas mensagens, como eu disse, corroborando, reforçando o que disseram o Ministro e a nossa Senadora, o internauta Osmar da Silva Laranjeiras disse o seguinte, através do Alô Senado:

*Prezados Senadores, o momento de transição do transporte aéreo brasileiro é muito importante, saindo de uma fase apática para uma verdadeira revolução no setor. O modal aéreo que, até dez anos atrás, era destinado apenas aos ricos, atualmente as classes C e D estão usufruindo das viagens aéreas pelo crescimento econômico do País. Com relação às obras, sugiro a esse Senado engajar os técnicos da Infraero na participação das decisões, não apenas detentores de cargos indicados, em função da experiência acumulada pelos funcionários de carreira.*

Ainda fizeram comentários pelas redes sociais Solon Antonio Severgnini, Felipe da Silva Alves, Tiago Gonçalves e tantos outros, aos quais nós agradecemos o interesse com que acompanharam pela internet esse…

(*Intervenção fora do microfone.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – Pois não. Com muito prazer, Ministro. V. Exª deseja responder.

**O SR. WELLINGTON MOREIRA FRANCO** – Há aqui um internauta, Joselino Navarro, que faz uma pergunta. Aliás, não é nem uma pergunta propriamente, mas uma afirmação sobre o atraso da obra e a necessidade de nós fazermos cumprir os contratos. Eu concordo. Eu quero aproveitar esta oportunidade para dizer que isto é fundamental: nós precisamos viver em um país que cumpra contrato. A leniência que tem havido na relação entre o prestador de serviço e o próprio setor público, o setor público e o prestador de serviço tem provocado grande parte dos atrasos, que eu reputo de uma certa busca de uma solução para se tangenciarem os termos do contrato. Nós mesmos temos vivido experiências. Eu tenho vivido, ao lado da Infraero, experiências que mostram a necessidade de nós começarmos a ser duros. As pessoas não são obrigadas a assinar o contrato, nem quem contrata, nem quem está prestando o serviço, mas, assinado, têm que cumprir. Essa regra é que nos garante serenidade, tranquilidade, ordem jurídica e certeza das coisas. Eu acho que o Joseli Navarro tem toda razão. Nós precisamos, no Brasil, fazer com que os contratos sejam cumpridos.

**O SR. PRESIDENTE** (Antonio Carlos Valadares. Bloco Apoio Governo/PSB - SE) – É mais uma prova, Ministro, de que o Senado, através desta Comissão, está democratizando as suas atividades. Nós não só ouvimos os Senadores, como também ouvimos o povo que se manifesta através das redes sociais, do Alô Senado, do e-Cidadania, numa prova mais do que evidente de que a democracia é que proporciona ao cidadão o direito de debater, de participar, de ser esclarecido, afinal de contas nós somos o destinatário da vontade popular. O Senado Federal cumpre, então, um papel relevante na democratização de suas atividades para conhecimento público.

Antes de encerrar, finalmente, eu gostaria de agradecer a autora do requerimento, a Senadora Lídice da Mata, que teve essa ideia brilhante de trazer para cá o Ministro Moreira Franco e Gustavo do Vale, Presidente da Infraero, para que falassem sobre as obras dos aeroportos, as consequências e o legado que essas obras poderão oferecer para o futuro do Brasil.

Sem dúvida alguma, Sr. Ministro, sabemos da intensa agenda que V. Exª é obrigado a executar diariamente, não só nas viagens, como também no atendimento, no seu gabinete, aos técnicos e também às reivindicações da população. Mas V. Exª tirou três horas da sua agenda e veio aqui, ao Senado, para demonstrar o seu apreço a esta Casa do povo. V. Exª, que foi e tem sido um homem público exemplar, como Prefeito, como Governador, como Deputado Federal, dá aqui a demonstração inequívoca de que é respeitando o Poder Legislativo que estaremos fortalecendo a nossa democracia, democracia ainda nascente, mas que se engrandece cada vez mais com debates como este que aqui fizemos, durante toda a manhã, no Senado Federal.

Agradeço-lhe, Presidente.

Está encerrada a presente reunião.

(*Iniciada às 9 horas e 14 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 26 minutos.*)