



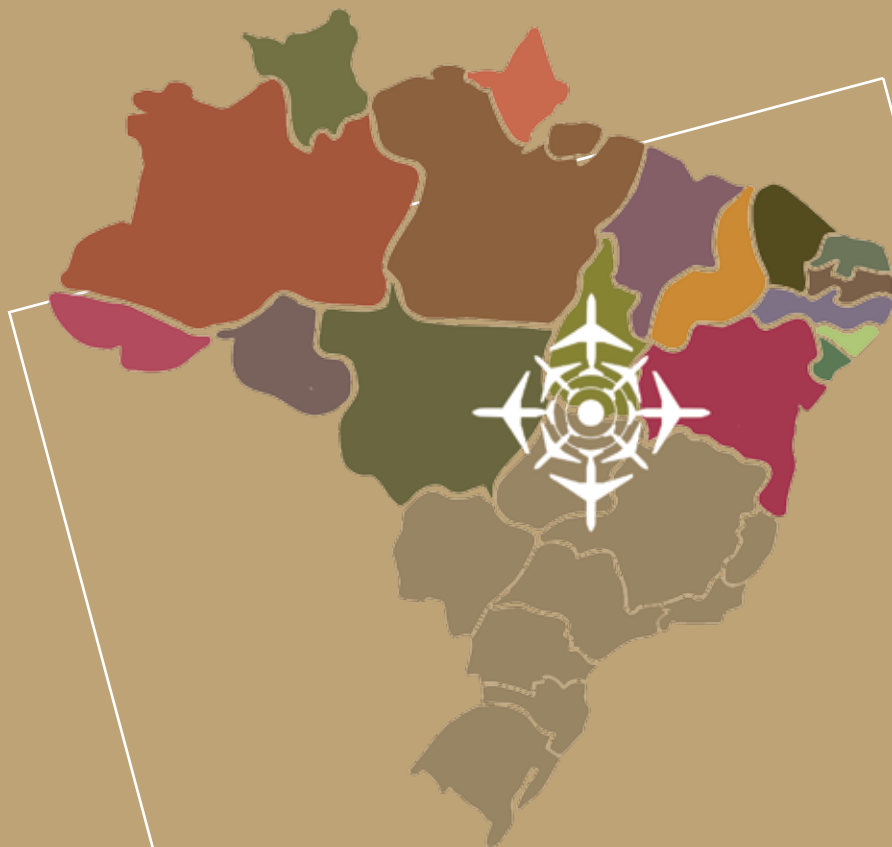
<http://bd.camara.leg.br>

“Dissemina os documentos digitais de interesse da atividade legislativa e da sociedade.”





Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia

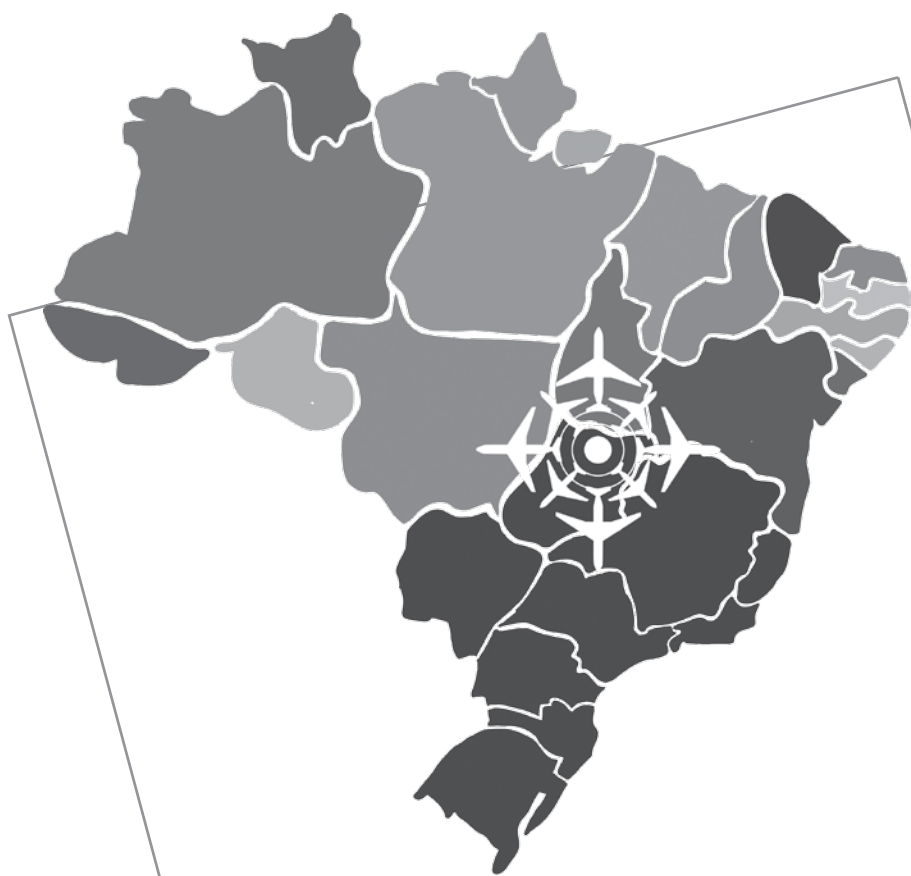


A SITUAÇÃO DA AVIAÇÃO NA AMAZÔNIA LEGAL E NA REGIÃO NORDESTE



Câmara dos
Deputados

Brasília | 2013



**A SITUAÇÃO DA AVIAÇÃO
NA AMAZÔNIA LEGAL E NA
REGIÃO NORDESTE**

Mesa da Câmara dos Deputados
54ª Legislatura – 3ª Sessão Legislativa
2011-2015

Presidente

Henrique Eduardo Alves

1º Vice-Presidente

André Vargas

2º Vice-Presidente

Fábio Faria

1º Secretário

Márcio Bittar

2º Secretário

Simão Sessim

3º Secretário

Maurício Quintella Lessa

4º Secretário

Biffi

Suplentes de Secretário

1º Suplente

Gonzaga Patriota

2º Suplente

Wolney Queiroz

3º Suplente

Vitor Penido

4º Suplente

Takayama

Diretor-Geral

Sérgio Sampaio Contreiras de Almeida

Secretário-Geral da Mesa

Mozart Vianna de Paiva



Câmara dos Deputados
Comissão de Integração Nacional,
Desenvolvimento Regional e da Amazônia

A Situação da Aviação na Amazônia Legal e na região Nordeste

Audiência Pública realizada pela Comissão da Amazônia, Integração Nacional e de Desenvolvimento Regional sobre a “situação da aviação na Amazônia Legal e na região Nordeste”, em 24 de abril de 2012, na Câmara dos Deputados.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

DIRETORIA LEGISLATIVA

Diretor Afrísio Vieira Lima Filho

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO

Diretor Adolfo C. A. R. Furtado

COORDENAÇÃO EDIÇÕES CÂMARA

Diretor Daniel Ventura Teixeira

DEPARTAMENTO DE COMISSÕES

Diretor Sílvio Avelino da Silva

Projeto gráfico Paula Scherre

Capa e diagramação Sandra Lima

Câmara dos Deputados

Centro de Documentação e Informação – Cedi

Coordenação Edições Câmara – Coedi

Anexo II – Praça dos Três Poderes

Brasília (DF) – CEP 70160-900

Telefone: (61) 3216-5809; fax: (61) 3216-5810

editora@camara.leg.br

SÉRIE

Comissões em ação

n. 15

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
Coordenação de Biblioteca. Seção de Catalogação.

Brasil. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia.

A situação da aviação na Amazônia Legal e na região Nordeste [recurso eletrônico]. –

Brasília : Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2013.

86 p. – (Série comissões em ação ; n. 15)

Audiência pública, realizada em 24 de abril de 2012, na Câmara dos Deputados.

ISBN 978-85-402-0065-4

1. Aviação, Amazônia Legal. 2. Aviação, Brasil, Região Nordeste. I. Título. II. Série

CDU 656.7(81)

ISBN 978-85-402-0064-7 (brochura)

ISBN 978-85-402-0065-4 (e-book)

Sumário

Membros da Comissão da Amazônia, Integração Nacional e de Desenvolvimento Regional	7
Corpo técnico da Comissão da Amazônia, Integração Nacional e de Desenvolvimento Regional	9
Apresentação	11
Audiência Pública realizada pela Comissão da Amazônia, Integração Nacional e de Desenvolvimento Regional	13

MEMBROS DA

Comissão da Amazônia, Integração Nacional e de Desenvolvimento Regional

Mesa da Comissão

Presidente	Wilson Filho	PMDB/PB
Vice-Presidente	Janete Capiberibe	PSB/AP

Composição da Comissão

TITULARES

Antônia Lúcia – PSC/AC
Átila Lins – PSD/AM
Berinho Bantim – PSDB/RR
Dudimar Paxiuba – PSDB/PA
Elcione Barbalho – PMDB/PA
Flaviano Melo – PMDB/AC
Francisco Praciano – PT/AM
Henrique Afonso – PV/AC
Irajá Abreu – PSD/TO
Janete Capiberibe – PSB/AP
Miriquinho Batista – PT/PA
Raul Lima – PSD/RR
Ronaldo Caiado – DEM/GO
Sebastião Bala Rocha – PDT/AP
Wilson Filho – PMDB/PB
Zé Geraldo – PT/PA
Zequinha Marinho – PSC/PA

Composição da Comissão

SUPLENTES

Ademir Camilo – PSD/MG
Alberto Filho – PMDB/MA
Arnaldo Jordy – PPS/PA
Asdrubal Bentes – PMDB/PA
Carlos Brandão – PSDB/MA
Costa Ferreira – PSC/MA
Edio Lopes – PMDB/RR
Giovanni Queiroz – PDT/PA
Gladson Cameli – PP/AC
Glauber Braga – PSB/RJ
Hugo Motta – PMDB/PB
Lira Maia – DEM/PA
Lúcio Vale – PR/PA
Marcio Bittar – PSDB/AC
Marinha Raupp – PMDB/RO
Padre Ton – PT/RO
Paulo Cesar Quartiero – DEM/RR
Taumaturgo Lima – PT/AC
Valtenir Pereira – PSB/MT
Zenaldo Coutinho – PSDB/PA

CORPO TÉCNICO DA
**Comissão da Amazônia, Integração
Nacional e de Desenvolvimento Regional**

Secretária da Comissão

Edna Maria Glória Dias Teixeira

Equipe Técnica

Elza Carneiro dos Santos Figueiredo

Liderval Lucas de Souza Filho

Márcia Marcello Nunes Leal

Maria Alexandre da Silva

Maria Cecília de Oliveira Vaz Sampaio

Maria Raimunda Natalina Aires dos Santos

Rodrigo Augusto de Freitas Barros

Estagiários

João Paulo da Silva Gonçalves

Hildegardo Santos Araújo Neto

Grupo de Apoio

Raíssa de Jesus Assunção

Thainá de Lima Pereira

Antônia Gomes Ferreira

Apresentação

Diante dos problemas enfrentados pelos usuários da aviação nas Regiões Norte e Nordeste, a Comissão da Amazônia, Integração Nacional e de Desenvolvimento Regional (CAINDR) debateu com autoridades do setor e membros do Colegiado formas de otimizar o transporte aéreo nessas regiões com vistas a promover a integração nacional e o desenvolvimento regional.

A audiência pública, objeto desta separata, foi realizada em 24 de abril de 2012, na Câmara dos Deputados, e discutiu a prestação dos serviços de aviação no Norte e no Nordeste, que é precária nessas regiões, com baixa oferta de voos, somando-se, ainda, o elevado custo das passagens aéreas, que dificulta a movimentação das pessoas e prejudica o desenvolvimento econômico regional.

O constante clamor da população motivou esse debate, que ouviu das empresas que prestam os serviços aéreos e dos órgãos fiscalizadores formas de se melhorar o transporte de habitantes de localidades longínquas, que, não raro, contam unicamente com esse serviço para se locomover.

Nesta separata, a Comissão da Amazônia, Integração Nacional e de Desenvolvimento Regional, cumprindo com as suas atribuições regimentais, discute a situação da aviação, fazendo um recorte nas regiões Norte e Nordeste.

No texto que ora apresentamos a você, leitor, constam os debates da audiência pública que cobrou melhorias nas prestações dos serviços e esclarecimentos dos problemas apresentados pelas empresas aéreas e os órgãos do governo. E ainda dou ciência que a denominação da Comissão da Amazônia, Integração Nacional e de Desenvolvimento Regional (CAINDR) foi alterada pela Resolução nº 23, de 7 de março de 2013, para Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia (CINDRA). A separata foi elaborada no ano de 2012 e a publicação se deu em 2013, razão pela qual na capa e nas páginas 3 e 4, deste trabalho, foi utilizada a nova nomenclatura.

Acreditamos que a audiência realizada na Câmara dos Deputados foi importante pela troca de experiências, motivação de novas ideias e, ao final, a certeza da importância de uma parceria afinada das empresas que prestam o serviço de transporte aéreo e o governo, em prol de benefícios para a sociedade e o consequente desenvolvimento dessas regiões que, de forma tão evidente, estão em prejuízo frente às demais regiões brasileiras.

Deputado Wilson Filho
Presidente da CAINDR

Audiência Pública realizada pela Comissão da Amazônia, Integração Nacional e de Desenvolvimento Regional

DEBATE SOBRE A SITUAÇÃO DA AVIAÇÃO NA AMAZÔNIA LEGAL E NA REGIÃO NORDESTE

Expositores:

- 1. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA** – Diretor do Departamento de Política de Serviços Aéreos da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.
- 2. FABIANA TODESCO** – Diretora do Departamento de Gestão do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos – PROFAA.
- 3. TARIK PEREIRA DE SOUZA** – Gerente de Engenharia de Infraestrutura Aeroportuária da Agência Nacional da Aviação Civil – ANAC.
- 4. FERNANDO NICÁCIO DA CUNHA FILHO** – Superintendente Regional do Nordeste da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO.
- 5. ADALBERTO FEBELIANO DA COSTA FILHO** – Diretor de Relações Institucionais da Azul Linhas Aéreas.
- 6. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO** – representante do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias – SNEA.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Boa tarde aos companheiros, Deputados e Deputadas, aos convidados e demais pessoas aqui presentes.

Declaro aberta a presente reunião de audiência pública, promovida pela Comissão da Amazônia, Integração Nacional e de Desenvolvimento Regional, em atendimento ao Requerimento nº 123, de 2012, de autoria do Deputado Gladson Cameli, subscrito pelos Deputados Raul Lima, Antônia Lúcia, Miriquinho Batista e Zé Geraldo; ao Requerimento nº 126, de 2012, de autoria do Deputado Marcio Bittar, subscritos pelos Deputados Alberto Filho, Arnaldo Jordy, Marinha Raupp, Wilson Filho e Zé Geraldo; e ao Requerimento nº 153, de 2012, de autoria do Deputado Wilson Filho, para debater a situação da aviação na Amazônia Legal e na Região Nordeste.

Inicialmente, gostaria de cumprimentar todos os presentes, em especial, os senhores expositores, que convido para compor a Mesa: o Sr. Ricardo Chaves de Melo Rocha, Diretor do Departamento de Política de Serviços Aéreos da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República; o Sr. Tarik Pereira de Souza, Gerente de Engenharia de Infraestrutura Aeroportuária da Agência Nacional da Aviação Civil – ANAC; o Sr. Fernando Nicácio Filho, Superintendente Regional do Nordeste da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO; o Sr. Alberto Fajerman, Diretor de Relações Institucionais da GOL Linhas Aéreas Inteligentes, cuja chegada estamos aguardando; o Sr. Adalberto Febeliano, Diretor de Relações Institucionais da Azul Linhas Aéreas; e o Sr. Victor Rafael Rezende Celestino, do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, representando a TAM Linhas Aéreas e a TRIP Linhas Aéreas.

Antes de passar a palavra aos Parlamentares, aos convidados e a todos que queiram participar do debate, quero ressaltar a importância desta audiência pública, neste 24 de abril, sobre a situação da aviação aérea na Amazônia Legal e na Região Nordeste. Apesar de, infelizmente, nos dias de terça-feira e quarta-feira, haver uma agenda muito ampla para todos os Parlamentares, esta reunião, até pela subscrição e pelos requerimentos que deram origem à sua realização, mostra a importância do tema para todos os Estados do Brasil, especialmente para as Regiões Norte e Nordeste.

Esta audiência pública vai focar alguns pontos específicos: disponibilidade dos voos; tarifação das passagens aéreas; pistas de pouso e decolagem e suas legalizações; a situação da aviação nessas regiões. Mas não será, de nenhuma forma, Deputado Miriquinho, sobre o ponto de vista crítico. Nós estamos aqui para fazermos uma aviação melhor, com crescimento, para que, realmente, o nosso objetivo prático seja alcançado. Ou seja, fazer com que essas regiões tenham uma melhor prestação de serviços em todos os aspectos, seja por parte das empresas aéreas, seja por parte dos Governos municipais, estaduais ou federal.

Portanto, o objetivo desta audiência é apresentar a opinião de cada um dos senhores, convidados, palestrantes, Deputados e pessoas presentes, para dar sugestões sobre como melhorar essa situação, que, infelizmente, não está no caminho certo.

Dando continuidade à presente reunião, informo que a lista de inscrição para os debates encontra-se sobre a mesa. O Parlamentar que desejar interpelar os expositores deverá dirigir-se primeiramente à Mesa e registrar seu nome. Esclareço aos senhores expositores e aos Srs. Parlamentares que a reunião está sendo gravada para posterior transcrição. Por isso, solicito que, durante suas exposições, falem ao microfone.

Informo ainda que os convidados não poderão ser aparteados no decorrer de suas exposições. Somente após encerradas as exposições, os Deputados poderão fazer suas interpelações, tendo cada um o prazo de 3 minutos, e o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo. Os apartes e interpelações deverão ser feitos estritamente quanto ao assunto objeto da audiência pública, nos termos regimentais.

Peço ainda aos expositores que assinem autorização para publicação e utilização pela Câmara dos Deputados de suas imagens e vozes gravadas no decorrer deste evento.

Registro ainda a presença do Sr. Georges de Moura Ferreira, representante da Associação Brasileira de Táxis-Aéreos, e do Sr. Milton Arantes Costa, Presidente da Associação Brasileira de Táxis-Aéreos. Ao final das exposições, os senhores terão também a possibilidade de fazer seus comentários.

Passo a palavra ao Sr. Ricardo Chaves de Melo Rocha, Diretor do Departamento de Política de Serviços Aéreos da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil.

V.Sa. tem 10 minutos para fazer sua exposição.

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Primeiramente, gostaria de agradecer a oportunidade. Quero cumprimentar o Deputado Wilson Filho, os componentes da Mesa, os Srs. Deputados, as Sras. Deputadas, as senhoras e os senhores.

Nosso objetivo inicial aqui é fazer uma apresentação e dar uma visão geral do transporte aéreo regular de passageiros. Até determinado momento, vou fazer essa apresentação. No momento seguinte, vou passar a palavra à Fabiana Todesco, que vai fazer uma apresentação com enfoque voltado para a infraestrutura aeroportuária.

(Segue-se exibição de imagens.)

Esse *slide* mostra o crescimento brutal do transporte aéreo. Temos uma série histórica, que vai de 1960 a 2010.

Em vermelho, temos o total de passageiros/quilômetros transportados. Em verde é o transporte aéreo doméstico. Em azul, transporte internacional por empresas brasileiras. Um dado interessante é que, de 2005 a 2010, o crescimento girou em torno de 15%. Isso significa que, nesse prazo, o crescimento praticamente dobrou.

O mesmo acontece quando falamos de passageiros transportados. Estávamos falando aqui de embarque e desembarque. Ao longo da série histórica de 2003 a 2011, temos em média 12,3% de crescimento. Esse crescimento é maior no último período. Se formos verificar o crescimento entre 2008 e 2011, temos um aumento de 60% no número de passageiros transportados.

Esse crescimento vem acompanhado, pelas informações, estatísticas que temos, da redução no preço da passagem, ou seja, a tarifa aérea média, de uma forma geral, vem caindo nessa série histórica de 2002 a 2011. Falando em preços reais, o decréscimo no valor da tarifa média foi de aproximadamente 23%.

Este gráfico mostra a participação das empresas no mercado. O primeiro gráfico olha para as empresas de médio e grande porte. Nós temos aí a TAM e a GOL com aproximadamente 80% do mercado de transporte aéreo e as outras empresas juntas com 20%.

Interessante verificar que ao longo dessa série histórica temos o desaparecimento e o aparecimento de empresas. Em 2001, a Transbrasil parou suas operações. A VASP parou em 2004, a VARIG em 2006. Mas, por outro lado, a partir de 2005, apareceram a Webjet, a Azul. A BRA

também teve participação, depois ela parou suas operações. Há o surgimento de novas empresas. É uma dinâmica natural do setor.

Especificamente olhando para a participação no mercado doméstico das empresas de pequeno porte, temos um crescimento muito grande. Verificamos a partir de 2007... Este traço em laranja representa a empresa TRIP, que tinha por volta de 0,5% de participação no mercado e passou a ter aproximadamente 3,25%. E vemos um crescimento mais modesto quando olhamos para a empresa Passaredo.

O que construímos? Construímos um índice de concentração de mercado e verificamos que esse índice foi mais baixo num momento anterior a 2004. Ele esteve mais alto, chegando ao ápice em 2007 e, desde então, vem caindo, significando o aumento da concorrência das empresas.

O que aconteceu em 2004? Por que esse índice subiu? Tivemos o término das operações da VASP e a crise da VARIG. O decréscimo naquela seta significa que a partir de 2008 houve ampliação da frota da Webjet de 3 para 11 aeronaves, entrada em operação da Azul e a expansão das operações da TRIP, com a venda de 20% do capital com direito a voto para a Skywest Airlines.

Esse índice hoje gira em torno de 0,33%. Para termos um parâmetro, nos Estados Unidos, que é um mercado mais maduro, o índice é de 0,09%, ou seja, muito mais baixo. Do ponto de vista da concorrência, temos muito o que avançar nesse setor.

Este *slide* mostra os aeroportos que hoje têm voo regular. Em vermelho temos as capitais e, em amarelo, as outras cidades, no total de 126. Interessante verificar o seguinte: se traçarmos um raio de 100 quilômetros em torno desses aeródromos, vamos ter aproximadamente 62% da sede dos Municípios atendidos por transporte aéreo regular de passageiros. Isso significa 152 milhões de pessoas, 79% da população.

Este *slide* mostra a malha aérea doméstica regular por quantidade de assentos ofertados. Em vermelho temos as rotas mais densas, que são as rotas mais grossas ali. Em seguida, em azul, em verde, em cinza e bem fininho em cinza também a de menor densidade.

É interessante verificar o seguinte: se olharmos para o número de assentos ofertados, entre 50 mil e 150 mil assentos ofertados por semana, temos apenas três rotas. Esse número vem aumentando, e quando olhamos para aquelas rotas menos densas, com menos de 5 mil assentos ofertados por semana, veremos que são 272 rotas. Então, se

analisarmos por número de rotas, concluiremos que temos muito mais rotas voltadas para mercados menos densos do que rotas voltadas para mercados mais densos.

Este *slide* trata da malha aérea doméstica por quantidade de empresas por rota. O que nós temos aí? Se olharmos bem, somente em seis rotas temos cinco empresas operando transporte aéreo. Se olharmos para as rotas em vermelho, temos cinco empresas operando. Esse número também vai decrescendo. Vemos, na linha azul, quatro empresas; três empresas; duas empresas e uma empresa. Então, para nossa surpresa – não é uma conclusão empírica; buscamos o dado –, nós temos 240 rotas operadas somente por uma empresa. Isso significa em torno de 58% das rotas operadas por apenas uma empresa.

Com relação ao movimento dos passageiros nos aeroportos da INFRAERO, é interessante verificarmos que, olhando para esta apresentação, vemos, como pano de fundo, o mapa da densidade demográfica do Brasil. Encontramos aeroportos maiores na Região Sudeste; observamos a situação do litoral, do Nordeste, e, indo para o centro do País, particularmente para a Amazônia Legal, constatamos que o volume de tráfego por aeroporto vai decrescendo. Nada mais natural, tendo em vista que a concentração da população está no litoral e nas Regiões Sul e Sudeste.

Então, o que temos representado aí? Em vermelho estão os aeroportos com movimento de passageiros entre 15 milhões e 30 milhões por ano. Temos três aeroportos nessa situação. Temos nove aeroportos com movimento entre 5 milhões e 15 milhões de passageiros. Em azul estão os que têm entre 1 milhão e 5 milhões de passageiros – são 15 aeroportos. Entre 500 e mil passageiros, sete aeroportos. Entre 100 mil e 500 mil passageiros, 19 aeroportos. E até 100 mil passageiros, 13 aeroportos. Estamos falando aqui somente de aeroportos da INFRAERO.

Este gráfico é interessante para vermos como está o atendimento, o número de cidades, o número de aeroportos atendidos por transporte aéreo regular de passageiros. Se voltarmos para janeiro de 1999, veremos que tínhamos 180 aeródromos atendidos por transporte aéreo regular de passageiros. Esse número veio caindo e, por volta de janeiro de 2002, chegou a 108 aeroportos atendidos por transporte aéreo regular de passageiros. E o número veio crescendo novamente, oscilando entre 125 e 130 aeródromos, por volta de 128 cidades, atendidos por transporte aéreo regular de passageiros.

Entretanto, aconteceu uma coisa interessante em 2008. Em vermelho está o número de aeródromos atendidos por transporte aéreo regular de passageiros. Em azul temos o número de rotas atendidas. Então, até 2008, o gráfico do número de rotas e o gráfico do número de aeródromos atendidos por transporte aéreo regular de passageiros tinham a mesma tendência.

A partir de 2008, houve o descolamento do número de rotas atendidas por transporte aéreo regular de passageiros, que voltou a patamares observados em 1999. O que isso significa? Significa que, apesar não ter havido aumento do número de cidades, houve aumento das opções de transporte aéreo entre as cidades atendidas por transporte aéreo regular de passageiros.

Outro dado interessante. Este mapa busca comparar a malha de aeroportos – a rede de aeroportos – de janeiro de 1999 com a de junho de 2011. Tínhamos, em 1999, por volta de 182 aeroportos atendidos por transporte aéreo regular de passageiros. O número foi para 130 em 2011. Houve queda, mas, por outro lado, houve pequeno aumento do número de rotas atendidas por transporte aéreo regular de passageiros, de 837 para 840.

Em verde nós temos aqueles aeródromos operados em 1999 e em junho de 2011, ou seja, 109 aeródromos que eram operados em 1999 continuaram a ser operados em 2011. Em vermelho temos aqueles que eram operados em 1999, mas deixaram de ser operados em 2011, por volta de 73 aeródromos. E em azul temos aqueles que não eram operados em 1999 e passaram a ser operados em junho de 2011.

Agora eu vou passar a palavra para a Sra. Fabiana Todesco, Diretora do Departamento de Gestão do PROFAA, que vai continuar a apresentação.

Obrigado.

A SRA. FABIANA TODESCO – Eu quero primeiro agradecer ao Sr. Presidente desta Comissão, Deputado Wilson, e a todos os Srs. Deputados presentes o convite e a oportunidade de esclarecer alguns pontos com relação a planejamento de infraestrutura aeroportuária.

Em continuidade à apresentação do Dr. Ricardo, além de todas as estatísticas que ele apresentou para os senhores, nós temos mais uma, o quantitativo, a distribuição espacial de 714 aeródromos públicos. Nesse caso são pistas de pouso e decolagem.

Observa-se que, ao longo de todos esses anos da aviação civil brasileira, o que se construiu de pistas de pouso e decolagem está espalhado por todo o País. É lógico que cada uma dessas pistas está em certo estágio de avanço de construção, de complexidade, mas essas são as que estão homologadas na ANAC.

Observa-se no *slide* anterior que o Brasil é um País de proporções continentais. Pela Constituição Federal, a administração e a exploração de aeroportos é prerrogativa da União, mas é um desafio administrá-los. Imaginem a União estar presente na administração e exploração de cada um dos aeródromos públicos no País; não seria a administração mais eficiente. Por isso há aquele princípio da descentralização amplamente previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica na legislação do setor.

Vale esclarecer que há aeródromos civis e militares – essa é a divisão no Código Brasileiro de Aeronáutica. Os civis ele divide em públicos e privados. São 2.890 aeródromos privados. O que é um aeródromo privado? É aquele que só pode ser utilizado mediante autorização do proprietário – o proprietário pode deixar ou não –, vedada a exploração comercial.

Os aeródromos públicos são 720. Por que a diferença em relação aos 714? Aeródromo público é considerado também o heliponto, área de pouso e decolagem de helicópteros; por isso a diferença entre os 714 e os 720. Há no Brasil seis aeródromos públicos que são somente helipontos, não têm pista de pouso e decolagem. Dos 720, 88 estão sob a administração da União. Os 88 que estão sob a administração da União representam 96,53% do tráfego de transporte aéreo no Brasil.

Então, a União tomou a decisão de ficar com a responsabilidade de administrar os principais aeroportos do País, com a política pública. Isso se dá por meio da INFRAERO, que administra todos os aeroportos das capitais, o que representa 67,87% dos passageiros; os Comandos Aéreos Regionais gerenciam 21 aeroportos; quatro são por meio de concessão, estamos no meio do processo, como os senhores sabem.

Como a União não tem como estar presente em todos os 720 aeródromos – portanto, em 720 Municípios –, ela tem a possibilidade de delegar, caso haja interesse do Estado ou Município, a administração e a exploração daquele aeroporto.

Se o Estado, o Município ou a União não tiverem interesse, se nenhum administrar, então será quase uma decisão de não existir aquele aeródromo público. Ele tem de ter algum administrador ou explorador.

Nessa previsão de delegação para Estados e Municípios, nós temos 632... Isso representa 3,47% do tráfego.

Diante dessa política pública de os aeródromos serem administrados pelos Estados e Municípios no interior dos Estados, a União tem a responsabilidade de formar parceria com os Estados e Prefeituras – principalmente os Estados – para dar o apoio e prover a infraestrutura para esses aeroportos.

Então, não basta à União, por si só, fazer frente a esse desafio. Nós precisamos de parceria com os Estados e as Prefeituras. É um serviço prestado no local. Se não houver um aeroporto, por si só, se houver o interesse somente de um desses três, não vai para frente. A limitação do aeroporto vai muito além da cerca patrimonial dele. Se a Prefeitura autoriza a construção de prédios na cabeceira de uma pista, inviabiliza-se a operação daquele aeroporto. A Prefeitura tem de estar envolvida e querer a operação do aeroporto. As políticas públicas municipais refletem muito na operação e eficiência de um aeroporto. A prefeitura tem de estar envolvida junto com a comunidade.

No caso dos Estados, muitos aeroportos são administrados por eles, que fazem parceria com o Município para prover investimento. Então, há também a visão do Estado de, principalmente, fazer investimento, às vezes, em rodovias, ferrovias ou eixos industriais que a médio e longo prazos identificam a necessidade de um novo aeroporto ou uma ampliação deste. É extremamente importante essa visão do planejamento e da estruturação e a visão do Estado na prestação do serviço aeroportuário.

As empresas aéreas têm nos falado da preocupação em relação ao provimento desse serviço. Sem o aeroporto não há como as empresas aéreas operarem numa cidade. É uma infraestrutura básica, essencial, só que essa parceria tem de existir.

Eu vou mostrar um pouco como a União está trabalhando em conjunto nessa visão de parceria.

A Secretaria, em princípio, desenvolveu uma metodologia que está em discussão interna, no âmbito da Secretaria de Aviação Civil. Essa metodologia, para desenvolvimento no planejamento e investimento em infraestrutura aeroportuária, de curto e médio prazo, tem tido a participação tanto dos Estados – nós estamos nos reunindo com cada Estado. Já nos reunimos com 19 Estados, faltam 8 – quanto das empresas aéreas, dos sindicatos, tanto os representantes da ABTAer, como do SNEA, do Comando da Aeronáutica, que, principalmente, tem, na

região da Amazônia, uma participação muito grande na infraestrutura aeroportuária, e também outros que consideramos essenciais, que têm uma visão muito importante e contribuem com o desenvolvimento desse planejamento.

Então, observe-se que todo o trabalho está sendo elaborado em parceria. Todos estão tendo conhecimento de qual a proposta, e nós estamos ouvindo cada Estado e cada um dos participante no que diz respeito ao que têm a contribuir.

Depois vai passar por uma validação e divulgação no âmbito do Governo Federal; depois será feito um trabalho interno, fechado o escopo, e um levantamento das necessidades – isso é extremamente importante. Às vezes há alguns pleitos sobre a solução na construção de nova pista. Às vezes o problema não é uma nova pista, mas o terminal de passageiros ou um reforço da pista atual. São investimentos simples no custo, mas o benefício é alto. Ao contrário de outro investimento extremamente alto em que teríamos outros problemas que precisariam ser solucionados prioritariamente.

Então, esse levantamento será feito também com Governos Estaduais, com as empresas aéreas, que conhecem muito bem os aeroportos no País, elas operam lá. Nós estamos nessa parceria com os representantes das empresas aéreas para que identifiquem necessidades a fim de que a União, por meio do aporte de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, possa fazer frente à solução desses problemas.

Numa outra etapa, a União, muitas vezes, não tem condição de fazer a contratação direta de uma obra. Por isso existe a previsão legal de celebração de convênios onde haja interesse comum, por exemplo, entre um Estado e um Município, em que o Estado faz a licitação e a contratação da obra. O aporte do recurso, em torno de 80% a 90%, a União repassa para o Estado.

Com relação à celebração desse convênio e o procedimento para se fazer com que ele vire obra, é extremamente importante. Com relação aos convênios, vou falar um pouco mais à frente, mas eu quero abordar um pouco da política, um pouco do nosso planejamento, de algumas ações que estão acontecendo em paralelo. Eu não estou esperando todas as primeiras etapas para chegar na quinta.

Por exemplo, nesta Comissão todos têm conhecimento do problema do caminhão contra incêndio. É sempre um ponto muito debatido, muito levantado, a falta de condições financeiras das prefeituras para a aqui-

sição de um caminhão que custa em torno de 1 milhão de reais. E ele tem como objetivo o serviço de prevenção, salvamento e combate a incêndio, para atender a Resolução nº 115, da ANAC, publicada em 2009. Mas o caminhão contra incêndio, por si só, não vai resolver o problema.

Nós, da Secretaria de Aviação Civil, estamos trabalhando, estamos consultando os Estados sobre o interesse de formar parcerias, por meio da celebração de convênios, para adquirir esses caminhões. Porém, é muito importante que os senhores aqui presentes, que estão muito em contato com os Estados, tenham a informação de que o caminhão, por si só, não vai resolver o problema, não vai atender a Resolução da ANAC e, imediatamente, obter a autorização da Agência para ampliar os voos ou operar novos voos.

Além do caminhão contra incêndio é preciso o bombeiro, com curso especial com foco na parte de serviço de prevenção de combate a incêndio para aeródromos, equipamentos individuais, equipamentos respiratórios, e uma seção contra incêndio, que é a casinha do caminhão e o local onde o bombeiro permanece.

Há outras questões também importantes que estão todas descritas aqui na resolução – o Tarik tem pleno conhecimento e bastante informação a respeito dessa resolução –, mas a principal é que nós, da Secretaria da Aviação Civil, por meio dos recursos do FNAC, estamos querendo fazer frente, junto aos Estados, ao processo de prover esses caminhões. Porém, eles, por si só, não vão resolver o problema de alguns aeródromos.

No caso da Amazônia Legal e do Nordeste, identificamos a necessidade de caminhões contra incêndio para aqueles aeroportos. Foram consultados os Estados no dia 4 deste ano. Ainda estamos em fase de elaboração do planejamento para ver qual é a melhor forma de adquirir esses caminhões.

Com relação à celebração dos convênios, que foi uma questão da Etapa V deste planejamento de investimentos em aeroportos com foco na aviação regional, é importante dizer que a União, por si só – nós, da Secretaria da Aviação Civil –, não conseguirá fazer com que esses recursos virem obras ou equipamentos, a fim de melhorar os serviços de prestação dos aeroportos, se não se conseguir uma parceria, principalmente em relação à capacidade institucional dos Estados.

Só mostrando um pouco o histórico do PROFAA. Eu acompanho o PROFAA desde 2008, quando estava no Ministério da Defesa. Então, de 2008 a 2012, se os senhores observarem, o processo do PROFAA

funciona da seguinte forma: existe uma publicação, por meio de uma portaria do Ministro, que seleciona os projetos, que serão contemplados com recursos do programa, e o valor da contrapartida da União. De 2008 a 2012 foram 69 aeroportos contemplados por meio dessa portaria no Brasil como um todo.

Para as regiões da Amazônia Legal e Nordeste, verifica-se que 36 desses projetos contemplados foram para essas regiões, ou seja, 52%. Quarenta e oito por cento foram para os outros Estados, sendo que dos 36 projetos contemplados pela portaria, todos tiveram a mesma oportunidade, todos tiveram o mesmo prazo de atendimento dos requisitos, todos tiveram as mesmas condições, todos os Estados, diante da União. Desses 36, 15 viraram convênios, ou seja, 42% de índice de aplicação – isso para celebração de convênio. Eu nem vou entrar no detalhe se os convênios viraram obras ou não, porque muitos deles viraram rescisão de convênio.

Do restante do País, 23 viraram convênios. Isso representa um índice de 70%. Ou seja, se os Estados não se capacitarem e não melhorarem a sua carteira de projetos e a sua forma de gestão de atendimentos de requisitos – eu sei que os requisitos de celebração de convênios são extremamente exigentes, mas é a base legal e é o que nós temos de atender – não há como abrir margem para qualquer alteração no requisito, assim como gestor público, de aplicação do recurso, a não ser do ponto de vista legal. Mas esses são, do ponto de vista assim... Todos os Estados tiveram uma mesma oportunidade.

A aplicação realmente do recurso fica, se observarem, para os Estados que, quando do processo de solicitação do recurso, já possuem uma carteira de projeto de engenharia desenvolvida, uma equipe para fiscalização da obra e, além disso, uma capacidade institucional. Algum órgão...

Basicamente, os requisitos – este é o último *slide* – são: plano aeroviário estadual, projeto básico, contrapartida financeira, licenciamento ambiental e propriedade do imóvel. Então, o recurso do FNAC, a previsão do recurso é de muitas cifras nos próximos anos. E na Secretaria de Aviação Civil, nas conversas com os Estados, tem-se levantado essa questão. Nós temos grande interesse em gastar esse recurso e transformá-lo em infraestrutura aeroportuária e precisamos dessa parceria com os Estados e Prefeituras.

Muito obrigada. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Agradeço ao Sr. Ricardo Chaves de Melo e também à Sra. Fabiana Todesco, Diretora de Departamento de Gestão do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos, da Secretaria de Aeroportos da SAC da Presidência da República, os esclarecimentos prestados.

Registro a presença do Deputado Gladson Cameli, autor do requerimento que embasou esta audiência pública. Também registro a presença da Deputada Antônia Lúcia, do Deputado Miriquinho Batista, do Deputado Raul Lima, do Deputado Zé Geraldo, do Deputado Alberto Filho, do Deputado Arnaldo Jardim, do Deputado Giovanni Queiroz e da Deputada Marinha Raupp.

Passo a palavra ao Sr. Tarik Pereira de Souza, Gerente de Engenharia da Infraestrutura Aeroportuária da Agencia Nacional da Aviação Civil. S.Sa. tem o prazo de 10 minutos para fazer a sua exposição.

Solicito à Dra. Fabiana e ao Dr. Ricardo, se for possível, que passem a esta Comissão o material aqui exposto para que seja enviado aos gabinetes de todos os Deputados aqui presentes.

O SR. DEPUTADO GLADSON CAMELI – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Deputado Gladson.

O SR. DEPUTADO GLADSON CAMELI – Eu quero pedir a V.Exa., aos demais membros desta Comissão, aos Deputados Federais, à imprensa local que na hora em que se passar às discussões eles estejam presentes, para escutar o que os membros da Comissão e os Parlamentares têm a dizer também, de extrema importância para que nós possamos cobrar também dos órgãos que estão aqui fazendo as exposições.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Com certeza. Concordo com o comentário de V.Exa.

Registro a presença da Secretária de Turismo do Estado do Amazonas, Oreni Campelo Braga da Silva, Presidenta da AMAZONASTUR. Agradeço a S.Sa. a presença.

Passo a palavra ao Sr. Tarik Pereira de Souza pelo prazo de 10 minutos.

O SR. TARIK PEREIRA DE SOUZA – Boa tarde a todos os Srs. Deputados e demais autoridades aqui presentes. É sempre uma satisfação muito grande retornar a esta Casa para falar da infraestrutura aeroportuária, especialmente da Amazônia Legal e agora também do Nordeste brasileiro. Eu falo isso porque residi em Manaus, de 2001 a 2009, e tive a oportunidade de inspecionar diversas pistas dos Estados

da Amazônia. Em relação ao Nordeste, os meus familiares são todos do interior do Maranhão. Então, identifico-me muito com essa causa. E coloco o meu conhecimento técnico à disposição dos nobres Deputados para contribuir com esse assunto de tamanha importância para essas regiões e, claro, para o Brasil.

Eu vou seguir essa apresentação.

(Segue-se exibição de imagens.)

O objetivo desta apresentação é mostrar as principais características da infraestrutura aeroportuária, tanto na Amazônia Legal quanto no Nordeste, enfocando a questão da regulação e da fiscalização, que são os papéis fundamentais da ANAC. Eu vou fazer uma pequena introdução e dar um panorama geral a respeito desse assunto. Acredito que o terceiro tópico seja o mais importante. Eu vou falar um pouco do que eu e os outros inspetores da Agência vimos, especialmente no interior dessas regiões, e depois farei uma breve conclusão.

Eu acho que, ao falar de aviação, é imprescindível nós pensarmos por que especialmente a ANAC trabalha. A ANAC trabalha exatamente para evitar acidentes. Nós não desejamos que mais acidentes ocorram, e é isto que eu e a minha equipe fazemos todos os dias: pensamos na segurança das operações aéreas. Então, o nosso trabalho no dia a dia, o nosso foco principal é exatamente evitar acidentes. Para isso a Agência foi criada, ou seja, para regular e fiscalizar a infraestrutura e a aviação civil.

Vou fazer agora um panorama geral da infraestrutura aeroportuária. A Secretária Fabiana Todesco já apresentou esse *slide* a respeito da divisão dos aeródromos que consta do Código Brasileiro de Aeronáutica. Vale ressaltar que o foco da Agência são os aeródromos civis públicos e os aeródromos civis privados. Não entram nas competências da Agência, conforme a lei de criação, os aeródromos militares.

No cadastro da ANAC, nós temos 720 aeródromos públicos. Dispomos também, em termos de aeródromos privados, de quase 2.700 aeródromos privados e 208 (*ininteligível.*) Como os senhores podem constatar, trata-se de uma infraestrutura pesada que merece toda a atenção da ANAC, porque nós temos que nos fazer presentes em toda essa infraestrutura que já está instalada no País.

Para mim, fica bastante claro, especialmente nos últimos meses, que a questão da aviação regional, que atende principalmente regiões como o Norte e o Nordeste, está sendo valorizada pelo Governo. E nós viemos

aqui tentar contribuir com essa discussão. Não há dúvidas de que todos os Srs. Deputados e demais autoridades querem que a aviação seja realmente um fator de integração nacional. E é por isso que nós estamos aqui para discutir os problemas e, acredito eu, principalmente buscar soluções, porque os problemas, eu acredito que todos já sabem, já viram, já constataram. Eu acredito que nós devemos, então, discutir para buscar soluções, porque há solução, sim.

A demanda é crescente, como já foi demonstrada também pelos colegas da Secretaria de Aviação Civil. Em relação à questão das empresas aéreas de aviação regional, há uma pluralidade. A tendência é de que esse número realmente aumente. No que se refere aos grandes aeroportos, alguns estão realmente saturados. Há uma preocupação especialmente da sociedade, representada pela imprensa, de que, na época dos grandes eventos, não se consiga processar essa demanda crescente. É também preocupação da Agência a questão dos grandes aeroportos.

Ressalte-se que já foi comentado aqui, e não poderia deixar de ser diferente, que para movimentar uma infraestrutura aeroportuária é necessário recurso. O Fundo Nacional de Aviação Civil foi criado e englobou um programa muito importante, chamado Programa Federal de Auxílio a Aeroportos, o PROFAA, que realmente é um caminho a ser trilhado pelo Governo na esfera federal.

Eu fiz um gráfico para mostrar os aeródromos públicos nos Estados do Norte, da Amazônia Legal e do Nordeste. Vejam que o número de aeródromos públicos varia bastante. Há Estados com um número expressivo, 82, no caso da Bahia. Há Estados que têm apenas 6 aeródromos públicos. Todos esses dados estão disponíveis no *site* da ANAC na parte de aeródromos. Eu só fiz aqui uma ilustração geral para o público alvo principal desta audiência.

Vou, então, falar sobre a infraestrutura. Eu coloquei algumas legislações da ANAC aqui. Não vou me estender em cada uma delas, mas eu gostaria de deixá-las registradas, porque são as principais legislações que a ANAC utiliza na parte de infraestrutura. Nós temos, então, a IAC 107-1004, que fala do controle de acesso; a Resolução nº 63, da ANAC, que trata do Programa Nacional de Instrução e Segurança da Aviação Civil – PNAVSEC; o RBAC nº 154, Regulamento Brasileiro de Aviação Civil, que trata de projetos de aeródromos; a Resolução nº 115, da ANAC, que já foi comentada aqui pelos colegas da SAC, que trata do serviço de salvamento e combate a incêndio em aeródromos;

e também a Resolução nº 163, da ANAC, que cuida da aprovação de Planos Diretores Aeroportuários, um assunto importantíssimo principalmente em aeródromos que atendem a cidades pequenas e de médio porte. E destaco também a Resolução nº 158, da ANAC, que trata da autorização prévia para construção de aeródromos e principalmente o seu cadastramento junto à ANAC.

Eu citei, então, essa legislação e resoluções apenas para deixá-las registradas. Elas estão todas disponíveis no *site* da ANAC.

Todas essas regulamentações, essas legislações têm alguns pontos em comum, e eu gostaria de repassá-los para os senhores. O primeiro é a questão da flexibilidade dos requisitos. Nós tratamos os aeródromos de pequeno porte, de menor porte, de uma forma diferenciada. Isso é claro em toda legislação. Os aeródromos são graduados de acordo com as suas dimensões, com o atendimento àquele aeródromo. E isso já vem sendo feito pela Agência.

A preocupação de flexibilizar esses requisitos, sem nunca ultrapassar a barreira da segurança, é exatamente o que eu toco no segundo ponto. Nós nunca, dentro da Agência, vamos ultrapassar a questão da segurança operacional. O foco sempre é segurança operacional. E é isso que a gente sempre tem em mente.

A ANAC, sucessora do antigo Departamento de Aviação Civil, vem, nesses últimos anos, fazendo uma revisão constante da legislação que havia no DAC. É uma legislação extremamente técnica que vem sendo revista paulatinamente, porque, obviamente, todo impacto na regulação muito provavelmente irá refletir na parte econômica, especialmente das empresas aéreas, dos operadores de aeródromos.

Portanto, estamos fazendo essa análise do impacto regulatório de nossa regulação normativa. É interessante sempre citar esse ponto. Os colegas das empresas aéreas, ao procurarem a ANAC, sempre nos questionam se não é possível flexibilizar mais, se não é possível avançar mais. Talvez sim, talvez não. É essa análise que nós fazemos.

No entanto, nós nunca podemos esquecer que nós seguimos requisitos constantes de uma legislação internacional. O Brasil, signatário da Organização da Aviação Civil Internacional, tem esse compromisso como Estado de primeira categoria. Nossa legislação tem de estar harmonizada com a de padrão internacional.

Na parte de fiscalização, não poderia deixar de citar alguns pontos que foram verificados nessas inspeções, nessas visitas técnicas. Um dos primeiros pontos que eu gostaria de destacar é a questão dos equipamentos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. Infelizmente, especialmente nos aeródromos de pequeno e médio porte, detecta-se que esses equipamentos não estão disponíveis nas quantidades previstas pela legislação. Os nossos inspetores também verificaram cercas de seguranças – algo mínimo em um aeródromo – rompidas. Isso afeta diretamente a segurança das operações.

SESCINC, desculpem-me a sigla, é o Serviço de Salvamento e Combate a Incêndios. Como bem frisou a Fabiana, somente a aquisição de carros contra incêndio não resolverá o problema do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndios. Inclusive, daqui a pouco, vou mostrar uma foto que ilustra bem esse assunto. Esse é um ponto que considero crucial.

Regularizar, fiscalizar, especialmente no caso dos aeródromos que atendem à aviação regional, parte do pressuposto de que os operadores têm conhecimento da norma, até para podermos conversar e cobrar deles aquilo que está previsto.

Infelizmente, Srs. Deputados, demais autoridades presentes, o que constatamos *in loco* é que o pessoal da administração dos aeródromos não tem o conhecimento técnico mínimo. Não tem o conhecimento técnico mínimo. Então, vejam a dificuldade da Agência para cobrar requisitos constantes da legislação e para fazer valer aquilo que está previsto. Isso impacta sobre o quê? Para que V.Exas. tenham uma ideia, quando as empresas aéreas vão à ANAC solicitar horário de transporte, ou HOTRAN, para a aviação regular, a Agência nega. Nega porque o próprio operador não conhece aquilo com que ele trabalha. Isso é bastante comum.

Pontos específicos: a questão do pavimento, que está deteriorado – muitas vezes, novos voos não são autorizados porque os pavimentos desses aeródromos estão deteriorados; sinalização horizontal desgastada; ausência de sinalização vertical; drenagem insuficiente. São pontos bastante comuns em nossos aeródromos de pequeno e médio porte.

Como também já foi dito aqui, o pessoal com que a ANAC lida, especialmente nos Municípios, não tem capacidade técnica para lidar com um assunto tão específico como infraestrutura aeroportuária. Isso precisa ser desenvolvido em cada um dos Estados para que possamos fazer a legislação ser cumprida e para que os níveis de segurança continuem sendo aceitos.

Há mais alguns itens que são verificados costumeiramente em nossas inspeções: a questão da faixa de pista, que é uma área em torno da pista comprometida por obstáculos. Temos a questão do terminal de passageiros. Acredito que os Srs. Deputados veem com frequência terminais de passageiros que não atendem aos requisitos de segurança. Existem obstáculos na circunvizinhança dos aeródromos. O aeródromo não é apenas a pista de táxi e o pátio. O entorno também faz parte da operação do aeródromo.

Já comentei a respeito do desconhecimento técnico dos administradores.

Outro ponto que gosto sempre de citar é a questão da descontinuidade do processo de fiscalização. Nós fazemos a inspeção, fazemos a fiscalização, aguardamos uma posição dos Estados, dos Municípios, dos demais operadores e não vemos isso. Cabe à Agência, infelizmente, adotar medidas restritivas operacionais nesses aeroportos.

Já estou na fase final e gostaria apenas de apresentar algumas fotos.

Esta é uma imagem de um pavimento deteriorado. A imagem não está muito boa, com essa claridade, mas temos aqui trincas no pavimento da pista de taxi – isso é bastante comum. Aqui está uma foto de uma faixa de pista, como eu comentei, ao lado da pista de pouso que está bem arrumada.

Aqui vemos uma não conformidade comum, que são obstáculos na faixa de pista.

Aqui vemos a sinalização horizontal desgastada.

Aqui vemos a presença de birutas, sem seguir os parâmetros.

E aqui vemos um problema bastante comum, a drenagem dos aeródromos de forma insuficiente. Mais uma vez, vemos a questão de drenagem.

O SR. DEPUTADO GLADSON CAMELI – Dr. Tarik, permita-me. Quando eu vejo essas fotos, eu quero até parabenizá-los. V.Sa. precisa conhecer a situação do aeroporto de Rio Branco.

O SR. TARIK PEREIRA DE SOUZA – Posso depois tecer comentários sobre Rio Branco.

Bem, vamos continuar.

(Segue-se exibição de imagens.)

Incurção em pista, presença de pessoas na pista.

Aqui mostro um exemplo. Um caminhão contra incêndio foi cedido à Prefeitura, e, quando nós fomos fazer inspeção, ele estava na delegacia do Município. Perdeu a sua finalidade.

Agora, vamos aos desafios. Talvez seja o momento de contribuir um pouco nessa discussão de como encontrar solução para essa questão da aviação na Amazônia Legal e no Nordeste.

No que se refere à primeira, eu acho que a ANAC vem fazendo isso, talvez não na velocidade que se espera, talvez não na velocidade que os próprios servidores gostariam, em função de um rol de atribuições que lhes são passadas, mas estamos continuamente revisando o arcabouço regulatório. Isso é feito constantemente, é discutido internamente nas gerências, nas superintendências.

Segundo ponto. É importante – e isso também está sendo feito – a definição daqueles aeródromos que vão ser de interesse regional. Eu entendo que não adianta dizer que todos os aeródromos são importantes, que todos os aeródromos deveriam ter condições. Como todos sabem, os recursos são limitados e as necessidades são infinitas. Temos que definir – o Governo está trabalhando nisso – quais são aqueles aeródromos que são de interesse regional, que vão cobrir com os aeroportos de interesse nacional, para poder realmente haver uma malha de infraestrutura aeroportuária devidamente conectada.

O próximo ponto, que eu também considero fundamental, é a questão da profissionalização da administração aeroportuária. Fica difícil os inspetores da ANAC buscarem a fiscalização, buscarem repassar os requisitos se, do outro lado, o administrador, especialmente daqueles de pequeno e médio porte, não tem o conhecimento da legislação. Nesse caso, não resta à Agência outra medida senão restringir operacionalmente.

Outro ponto é que não é possível modificar a situação da infraestrutura se não houver investimentos pesados. Manter um aeroporto é caro. Eu considero que talvez mais importante do que construir novos aeródromos seja manter os aeródromos atuais em plenas condições operacionais. A questão é a manutenção da infraestrutura que já está instalada. Nós temos 720 aeródromos públicos no Brasil. A Amazônia Legal e o Nordeste totalizam 47,5%. Então, nós temos que manter. Se mantivermos a infraestrutura e dermos condições, novas empresas aéreas vão, com certeza, buscar essas infraestruturas. Com a demanda, com maior poder aquisitivo, haverá o aumento, sim, da oferta de voos e a consequente diminuição do preço das passagens.

Desculpem-me por ter me estendido por alguns minutos. Agradeço mais uma vez a oportunidade e me coloco à disposição para ajudar nesse importante debate sobre a infraestrutura aeroportuária na Amazônia e no Nordeste.

Obrigado. Boa tarde. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Agradeço ao Sr. Tarik Pereira de Souza pelos esclarecimentos prestados. Peço que também nos forneça, se possível, o material apresentado.

Informo aos Parlamentares que desejarem ter material para futuros estudos que também já temos disponível para a nossa Comissão a apresentação do Dr. Ricardo e da Dra. Fabiana.

Registro a presença dos Deputados Lázaro Botelho, Flaviano Melo e Dudimar Paxiuba.

Passo a palavra para o Sr. Fernando Nicácio Filho, Superintendente Regional da INFRAERO.

V.Sa. tem o prazo de 10 minutos para fazer a sua exposição.

Peço que, a partir de agora, se possível, os palestrantes respeitem esse prazo de 10 minutos, até porque, na junção de todos os palestrantes, nós somamos um tempo bem amplo.

O SR. FERNANDO NICÁCIO DA CUNHA FILHO – Boa tarde, Deputado Wilson Filho. Gostaria de cumprimentar os demais Deputados aqui presentes e de agradecer a oportunidade. Na realidade, o nosso Presidente, Dr. Gustavo do Vale, gostaria de estar presente, mas, em função de uma viagem internacional para participar de outro fórum, não pode comparecer.

Além de mim, Superintendente Regional do Nordeste, está comigo o Superintendente Regional do Norte e Noroeste, o Rubinho. Vamos tentar, rapidamente, fazer a exposição e, depois, obviamente, estaremos à disposição para responder a eventuais questionamentos.

Eu não sei, mas me parece que falar por último tem alguma vantagem, porque muita coisa aqui já foi falada, pelo menos da parte do Governo – INFRAERO, ANAC e Secretaria. Trago aqui algumas informações que talvez sejam redundantes, e por isso vou passar mais rapidamente.

(*Segue-se exibição de imagens.*)

Este é o nosso objetivo inicial, e aqui resumizamos um contexto geral do que queremos abordar de forma bem objetiva. Este é o roteiro que

devo seguir para falar um pouco sobre o serviço de transporte aéreo, a rede nacional de aeroportos, o sistema de aviação civil, a atuação da INFRAERO nesse campo, as suas atribuições, as tarifas aeroportuárias, evoluções recentes, a expansão de instalações, com grande capacidade, e também um pouco sobre a CONAERO e Autoridades Aeroportuárias, CGA, os centros de gerenciamento de serviços aeroportuários, recentemente instalados, e algumas otimizações dos processos.

É interessante, e eu tenho certeza de que esse fórum tem esse objetivo, discutir qualidades, discutir melhorias. O transporte aéreo em si, como serviço, é contextualizado, e a gente tem uma percepção, ao consumi-lo, de que é algo muito precíval. A gente costuma até fazer uma analogia, se é que serviço pode ser precíval. Por exemplo, não adianta o usuário do transporte aeroportuário chegar 10 minutos depois que o voo saiu, porque esse voo não vai mais atender à sua demanda. Então, uma característica muito grande desse serviço e um fator crítico é o tempo. A gente conta muito com a qualidade do serviço naquele tempo devido.

Ainda quanto aos horários, a característica do produto é a promessa de entrega. Então, o passageiro, quando chega para embarcar, pretende utilizar a infraestrutura e ter disponível o voo para embarcar a tempo e a hora.

Existe uma interdependência das malhas de serviços, concentrações de voos, alguns horários picos, e isso é uma realidade. A gente tem um determinado aeroporto projetado para uma capacidade. Em determinados horários há uma capacidade pico muito elevada, uma demanda concentrada e, por conseguinte, um nível de conforto degradado. Então, essa é uma característica muito grande que percebemos na nossa malha aérea, que é uma verdade absoluta.

Todos os serviços prestados nos aeroportos da INFRAERO seguem essas regras e padrões internacionais, obviamente fiscalizados pela própria ANAC, além das questões e referências de segurança que também estão afetas a essa característica dos padrões internacionais.

A Fabiana trouxe aqui essa informação geral, e eu queria passar mais rapidamente. Esses são os números de aeródromos que temos no Brasil, e aqui mais especificamente na região da Amazônia e em uma outra região do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, que tem uma concentração e um número razoável de aeródromos.

Isso aqui também já foi falado. Eu queria pedir autorização para passar rapidamente sobre essa questão dos aeroportos públicos. A INFRAERO, desses aeroportos públicos, tem 64, e 2 são operados e administrados

pela INFRAERO por meio de convênio. Os demais têm convênio com o COMAER, que é responsável por esses aeroportos e os cede aos Estados e Municípios para exploração.

Aqui são operações regulares em determinados aeroportos. Varia um pouco, 130, 126, o total de aeroportos efetivamente privados e heliportos. Isso também já foi passado.

Nesse contexto da aviação civil, como é que a INFRAERO se situa? Nós temos o CONAR, o Conselho Nacional, que ora está mais atuante, o Ministério da Defesa, a SAC, Secretaria de Aviação Civil, ligada à Presidência, o COMAR; por meio do COMAR, o destacamento, o Departamento do Espaço Aéreo, e a INFRAERO e a ANAC.

De um lado estão todas as empresas de manutenção, os órgãos e empresas de serviços aeroportuários, os conselhos, as empresas de serviços auxiliares, que prestam serviços dentro dos aeroportos, os órgãos públicos que estão mais diretamente ligados à atividade operacional do aeroporto, Receita Federal, Polícia Federal, Vigilância Sanitária e Agricultura.

Do outro lado estão indústria, aviação comercial, aviação geral, entidades aerodesportivas, escola de aviação, indústria aeronáutica, enfim, a INFRAERO, com os seus 67 aeroportos, dentro de um conjunto de 720 aeródromos, e o CONAERO, que está mais ou menos na coordenação de todo esse processo, fazendo com que cada ente converse entre si para que possam daí surgir deliberações acerca de melhorias dentro do sistema.

Mais especificamente, com relação ao funcionamento da INFRAERO, nós temos a lei de criação da INFRAERO, que estabelece a finalidade de implantar, administrar, operar, explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária, finalidades atribuídas pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

Normalmente a INFRAERO administra aeroportos quando assim lhe é atribuído por meio da Secretaria de Aviação Civil. Ocorre, em muitas oportunidades, em alguns Estados, aquele pleito direto não só para a INFRAERO explorar determinado aeroporto como também até para construir um determinado aeroporto. Para que fique bem claro, somente a partir da Secretaria de Aviação Civil é que a INFRAERO administrará ou não, quando lhe é atribuído, qualquer aeródromo.

Então, temos 66 aeroportos, mais 2 administrados por convênio. Desses 66, 32 são internacionais. Associada a esse segmento de embarque e desembarque de passageiros, há uma outra atividade que é impor-

tante em qualquer ambiente aeroportuário: a atividade de carga aérea. Nós temos 34 terminais de cargas distribuídos em todo o Brasil. Isso ajuda, inclusive, a fomentar voos de passageiros. Normalmente, quando a empresa aérea tem a oportunidade de dividir parte do seu custo no embarque de passageiros e parte do seu custo também com o embarque da carga, isso é um motivo a mais para se avaliar a possibilidade de implantação de um voo em determinados aeroportos. Além disso, nós temos 80 estações de apoio à navegação aérea.

A demanda, na nossa rede, ficou em torno de 179 milhões. Em 2000, mais ou menos 68 milhões de passageiros e, em 2011, só na rede INFRAERO, aproximadamente 180 milhões de passageiros embarcados e desembarcados.

Isso aqui também já foi falado, não vou mais tocar nesse assunto dos aeroportos civis, militares, públicos e privados.

Este aqui é o foco da nossa discussão: o que consideramos, conforme a legislação, aeroportos de capitais e aeroportos regionais. Dentro disso, nós temos nove superintendências regionais: Noroeste, Norte, Nordeste, Centro Leste e assim sucessivamente. Eu diria que a nossa discussão está em torno mais ou menos dessas regionais aqui: Noroeste, Norte e Nordeste.

Então, aqui estão os aeroportos das capitais e os aeroportos regionais, e mais especificamente com relação ao Noroeste, ao Norte, e ao Nordeste. Quando vemos o Norte, o Noroeste, temos aqui Cruzeiro do Sul, Tabatinga e Tefé. Esses são os aeroportos administrados pela INFRAERO nessa região que consideramos, conforme a legislação, aeroportos regionais. Rio Branco, pela legislação, passa a ser um aeroporto mais relevante.

No Norte temos Santarém, Altamira, Carajás, Marabá e Imperatriz, aeroportos que representam praticamente 19% da demanda do todo e que são os considerados aeroportos regionais dentro da Região Norte.

E no Nordeste temos Parnaíba, Juazeiro do Norte, Campina Grande e Petrolina, considerados os aeroportos regionais. O que difere um ou outro? Os outros são considerados aeroportos maiores, aeroportos de capitais.

Então, eu não entraria na discussão das demais regionais; centralizaria o foco das nossas discussões exatamente no norte, noroeste e nordeste.

Ainda em relação à INFRAERO, no que diz respeito às tarifas, elas são regulamentadas e estão embasadas nessa medida provisória. Estas são

as tarifas cobradas: tarifa de embarque para passageiros; tarifa de pouso para transportadores: tarifa de permanência para transportadores; a parte de carga e capatazia para os agentes da atividade de carga aérea; e a tarifa de conexão, algo novo também, sendo ainda formatada e discutida. Além disso, a Resolução nº 180, que dispõe sobre o modelo de regulação das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificados de permanência. Então, de acordo com a legislação e do arcabouço que trata do assunto, esta é exatamente a regulamentação.

Quando se fala em fomentar o desenvolvimento da aviação regional, é interessante ter um peso grande: os custos desse tipo de aviação. Trouxe, então, este gráfico que traz o impacto dessa atividade. Ele demonstra, por exemplo, o que representam as tarifas aeroportuárias normalmente nos preços das empresas aéreas. Quando as empresas aéreas elaboram o seu custo operacional, são estas, mais ou menos, as informações analisadas, e cada uma delas tem percentual relevante dentro daquele custo operacional. As tarifas aeroportuárias giram em torno de 2, 3%, variando um pouco.

Este é um ponto importante. Quando se fala no que representa o custo da empresa em relação à infraestrutura, ao pagamento pelo pouso e decolagem e de outras tarifas aeroportuárias, é exatamente isto que está aqui colocado.

(Não identificado) – Por favor, não estou conseguindo enxergar. Você poderia dizer o que é cada parcela daquele queijinho ali? Obrigado.

O SR. FERNANDO NICÁCIO DA CUNHA FILHO – Pois não.

Combustível, o maior fator, em torno de 32%. Aí, Deputado, vale lembrar que algumas cidades possibilitam que o pagamento de ICMS de combustível para empresas aéreas chegue a zero. É o caso, por exemplo, de Parnaíba, no Piauí, onde existe esse incentivo. Há também variações. Alguns Estados cobram no limite previsto pela lei e outros conseguem trabalhar fazendo uma concessão maior. Alguns Estados entendem que não é este o caso. Eles alegam a existência de uma guerra fiscal, mas, como dissemos, alguns Estados fazem concessões a empresas aéreas – podem me corrigir –, um fator importante.

Encargos de pessoal; despesas de administração diversas; arrendamento e manutenção; despesas comerciais; depreciação e seguro de equipamentos de voo; tarifas aeroportuárias, em torno de 2%; tarifas de comissão e auxílio; de organização terrestre; espaço direto de passageiros e cargas; depreciação, seguro, aluguel e amortização.

Cada uma dessas tarifas tem um percentual diferente, chamando atenção para os percentuais de combustíveis, encargos, despesas de administração diversas e outros e arrendamento e manutenção; talvez aí esteja o maior custo operacional das empresas. É óbvio que isso varia. Há, de empresa para empresa, uma mudança natural.

Hoje, os investimentos previstos para a INFRAERO são estes aqui, mas há outros de menor relevância que não são considerados investimentos do PAC. Estes aqui são investimentos já garantidos pelo Plano de Aceleração do Crescimento. Eles estão distribuídos mais ou menos dessa maneira em todo o Brasil. Alguns estão localizados nessa região da Amazônia, outros no Nordeste e demais Estados do Brasil.

Em relação mais precisamente a alguns aeroportos localizados no noroeste e no norte, o Rubinho estará à disposição para prestar eventual esclarecimento.

A meu ver, não caberia discutir mais a CONAERO – não é o foco da minha apresentação –, mas quero falar um pouco dos CGAs, Centro de Gerenciamento de aeroportos. Essa é uma atividade fundamental implantada nos nossos aeroportos que busca a eficiência do sistema. Nesse centro há uma convergência das autoridades constituídas do aeroporto – Polícia Federal, Receita Federal, empresas aéreas e a própria INFRAERO. Qualquer impacto ou dificuldade que se tenha na operação do aeroporto rapidamente é discutida nesse centro. Essa é uma forma de minimizar eventuais custos e de rapidamente reverter os problemas que se tem dentro dos aeroportos. Então, dentro do espaço físico específico, há várias empresas e autoridades constituídas trabalhando, há compartilhamento de informações diversas e coordenação operacional.

Imagine que ocorra um problema numa aeronave que teve uma dificuldade no *pushback*. Como há um representante da empresa aérea, rapidamente diversas medidas podem ser desencadeadas. O grande diferencial é que isso já está sendo implantado em alguns grandes aeroportos e existe a perspectiva de se estender para outros aeroportos também.

Para ser bem objetivo, já finalizando a nossa apresentação, trago um pouco das preocupações da INFRAERO em relação à otimização de processos em eventos especiais.

Na realidade, existe um trabalho constante, independentemente dos grandes eventos. Nós temos diversos planos de contingência para permanentemente estarmos colocando em prática em qualquer evento. Fala-se muito de alta estação. A cada alta estação nós temos

aperfeiçoado os processos, mas obviamente que a todo momento estamos desencadeando e colocando em prática melhorias no sentido de garantir a operacionalidade.

Basta que um aeroporto qualquer seja fechado que muitas vezes o impacto na malha aérea é tamanho. Tanto é fato que, quando ocorre fechamento por problemas climáticos, sabemos o que isso desencadeia em toda a nossa atividade. Em função das necessidades de ações mais rápidas, de norte a sul do País, temos aplicado contingencialmente, atendendo a todos os requisitos normativos, as soluções adequadas para haver continuidade nos nossos processos.

Há uma atuação coordenada dos diversos segmentos da infraestrutura aeroportuária aeronáutica – controle de tráfego aéreo, órgão de controle de fronteiras, empresas aéreas e representantes do setor, promotores do evento –, todos envolvidos com esse foco, seja nos eventos específicos ou em função da alta estação, que normalmente ocorre em diversos períodos.

Já para os próximos grandes eventos, o compartilhamento antecipado de informações e o planejamento operacional, mesmo nos menores aeroportos. Os focos dos grandes eventos estão sendo feitos com todos os entes no sentido de nós garantirmos a qualidade desses aeródromos, e com isso teremos um ganho nas questões de eficiência operacional desses aeroportos.

Aqui destacamos a Rio+20 – todo o *staff* da INFRAERO está trabalhando nesse sentido, nessa coordenação –, a Jornada Mundial da Juventude, a própria Copa do Mundo, eventos anuais do final de ano, carnaval, feriados prolongados. Tudo isso faz parte do cotidiano da nossa atividade.

De forma bem objetiva, eu tentei avançar, até para não gerar prejuízo no tempo.

Muito obrigado pela oportunidade. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Agradeço os esclarecimentos prestados pelo Sr. Fernando Nicácio Filho, da INFRAERO.

Passo agora a palavra para o Sr. Adalberto Febeliano.

O SR. ADALBERTO FEBELIANO DA COSTA FILHO – Muito obrigado, Sr. Presidente Wilson Filho. Gostaria de saudar os demais Deputados presentes e os membros da Mesa.

Eu vou falar muito rapidamente. As empresas aéreas convidadas, através do SNEA, prepararam uma apresentação sobre os desafios da aviação regional. Essa apresentação está a cargo justamente do Victor Celestino, que é Diretor do SNEA nessa área de aviação regional.

Eu queria tomar um pouco do tempo dos senhores para falar sobre o comprometimento da Azul Linhas Aéreas com o Norte e o Nordeste brasileiros. Nós dedicamos a maior parte da produção dos nossos voos, não a maior parte, mas partes iguais dos nossos voos para o Norte e o Nordeste.

Uma empresa aérea é diferente de uma fábrica. A FIAT produz 2.500 carros por dia. É só chegar lá e contar quantos carros foram produzidos no dia e você sabe qual foi a produção da FIAT. Em empresa aérea não podemos contar os passageiros, porque o que nós produzimos não é o que nós vendemos, e os passageiros são o que nos vendemos. Então, o que nós produzimos são assentos, não só o assento, nós produzimos o assento transportado numa certa distância.

Para fazer um voo de Campinas para Fortaleza, eu levo três horas e meia. Nesse período, eu faço quatro voos para o Rio de Janeiro. Então, quando nós produzimos, nós medimos a nossa produção em assentos, que é o que nós oferecemos no mercado, vezes a distância que esses assentos voam. O Ricardo já falou aqui em passageiros/quilômetro, assentos/quilômetro. Essas são as medidas que nós usamos nas empresas aéreas.

Eu quero informar aos senhores que a Azul dedica 48% da sua produção de assentos/quilômetro. De tudo aquilo que voamos, 48% tem origem ou destino nas Regiões Norte e Nordeste. Com isso, nós conseguimos fazer uma malha bastante equilibrada entre as regiões de alta demanda, aqui do Sul e Sudeste, mas também, ao mesmo tempo, oferecendo o que nós acreditamos seja, pelo menos neste momento, o melhor nível de serviço que podemos oferecer no Norte e no Nordeste.

O Celestino poderá entrar em mais detalhes com os senhores sobre os desafios particulares da região, especialmente com relação à infraestrutura.

É verdade que estamos atrelados a algumas normas internacionais, mas também é bem verdade que as normas internacionais são voltadas para os voos internacionais. Não existe nada que nos proíba de fazer normas específicas, normas brasileiras para os problemas brasileiros.

Então, eu gostaria de incitá-los, Deputados, a eventualmente preparar projetos de lei voltados especificamente para as condições técnicas

dos aeroportos, especialmente dos aeroportos de mais baixa demanda. Realmente, eu concordo totalmente com a Fabiana, com o Ricardo, com o Tarik. O principal foco das empresas de transporte aéreo, da aviação, de uma maneira geral, é a segurança, mas, às vezes, não ter voo é pior do que ter um voo com menor nível de segurança. Particularmente, isso é verdadeiro na Região Norte, onde não existe alternativa ao transporte aéreo.

Por fim, só para economizar tempo, para dar um pouco mais de tempo para o Celestino falar, eu gostaria, Sr. Presidente, não sei se é possível, de dedicar o que sobrar do meu tempo para que o Celestino possa se expressar melhor.

Eu gostaria também de chamar a atenção dos senhores para o fato de que estamos num momento muito delicado no mundo inteiro para a aviação. Como já foi demonstrado aqui pelo Fernando, o principal insumo da nossa atividade, e o Celestino vai falar sobre isso, é o combustível. Nós não vivemos sem combustível. Aqui no Brasil, o preço do combustível é atrelado ao preço internacional do petróleo. O preço internacional do petróleo, por sua vez, está sujeito a flutuações por motivos meramente políticos e alheios ao Brasil.

Nós não temos nenhuma participação no projeto nuclear iraniano, mas isso gera uma tensão tão grande no Oriente Médio que leva o petróleo para níveis recordes de preço. Isso faz o quê? Aumenta os custos das empresas, o que me força a subir as minhas tarifas. Se eu subo as minhas tarifas, menos pessoas voam. Se menos pessoas voam, menos pessoas pagam os custos fixos das empresas, e os meus custos também aumentam. Então, é um círculo vicioso que nós precisamos quebrar.

Outra coisa que eu gostaria de pedir, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, é o apoio de todos vocês nesse recente pacote que o Governo soltou de apoio a diversos segmentos industriais, inclusive o segmento de fabricação de aeronaves. Se o transporte aéreo também pudesse ser contemplado, particularmente o benefício de desoneração da folha de pagamentos, porque, Fernando, mais uma vez, era o segundo item do seu queijo, justamente as despesas com pessoal.

Se nós pudéssemos ter o benefício de poder fazer o recolhimento diferenciado do INSS, não sobre a folha de pagamento, mas sobre o faturamento bruto, seriam coisas bastante interessantes para o setor e uma das formas de nós prepararmos toda a aviação brasileira para enfrentar este momento tão delicado.

Sr. Presidente, quero encerrar a minha contribuição neste momento, mas vou estar aqui à disposição de todos os senhores para que possamos dirimir qualquer dúvida que os senhores possam ter no futuro.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. DEPUTADO GLADSON CAMELI – Sr. Presidente, eu não quero atrapalhar os trabalhos da Comissão. Pelo contrário, quero contribuir, mas, se V.Exa. permitir, eu sugiro a V.Exa. que o Dr. Victor Celestino fale após 3 Parlamentares – que eles possam dirigir a palavra agora –, porque muitas perguntas que nós iremos fazer, na palestra dele, ele já poderá nos responder. Se V.Exa., lógico, permitir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Tudo bem. Neste momento, eu agradeço pelos esclarecimentos prestados pelo Sr. Adalberto Febeliano, representando a Azul Linhas Aéreas.

Com o consentimento do Sr. Victor Rafael Rezende Celestino, passo a palavra primeiramente ao autor do requerimento que deu origem a esta audiência pública, o Deputado Gladson Cameli.

O SR. DEPUTADO ZÉ GERALDO – Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Tem V.Exa. a palavra.

O SR. DEPUTADO ZÉ GERALDO – Na verdade, eu até pensei, no início da reunião, propor uma inversão e nós colocássemos os temas que interessam a cada Parlamentar, porque são vários que subscreveram ali e praticamente todos requereram a reunião. Já que vai abrir para 3, eu proponho que o bloco de Deputados faça as suas considerações para que depois a Mesa responda em cima das falas, porque cada Deputado aqui vai levantar uma preocupação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Deputado Zé Geraldo, eu entendo o comentário de V.Exa. mas, para que todos os Deputados e Deputadas falem, eu sugiro que seria até melhor o último palestrante fazer os seus esclarecimentos.

Com a palavra o Sr. Victor Rafael Rezende Celestino, do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, representando a TAM Linhas Aéreas, a TRIP Linhas Aéreas e a GOL Linhas Aéreas. S.Sa. dispõe de 10 minutos para fazer a sua exposição. Logo depois, nós iremos ouvir os questionamentos de cada um dos Deputados.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Sr. Presidente, Deputado Wilson Filho, em nome de quem eu cumprimento todos os

Deputados aqui presentes, Dra. Oreni Braga, Secretária de Turismo do Amazonas, em nome de quem eu cumprimento todas as demais autoridades presentes, senhoras e senhores, como é também do nosso interesse estar à disposição para responder perguntas, eu serei o mais breve possível. Todo o material será deixado posteriormente para análise de V.Exas.

(Segue-se exibição de imagens.)

Aqui estou representando, como Diretor da TRIP Linhas Aéreas, todas as empresas associadas ao nosso sindicato e temos aqui também presentes representantes da TAM, da GOL e da Azul Linhas Aéreas. O Dr. Alberto Fajerman me pediu desculpas, está a caminho, ainda não conseguiu chegar, mas temos aqui os representantes das empresas. Estou aqui também representando para poder responder a quaisquer questionamentos.

Só para os senhores observarem, essa é a projeção do crescimento que as empresas aéreas vêm tendo em termos de frota. É um grande investimento que tenho certeza que todos os senhores podem aquilatar. São bilhões de dólares investidos hoje em aeronaves para servir o nosso transporte aéreo.

Esses gráficos são de conhecimento geral. São todas fontes da ANAC. Então, vou passar rapidamente, mostrando que a oferta tem crescido ano após ano. Da mesma maneira, a demanda. Ocorre que, se os senhores observarem bem, a curva da demanda é um pouco diferente da oferta, ou seja, o risco empresarial não consegue capturar a sazonalidade da demanda. É só para deixar pontuado.

De uma forma geral, hoje, o transporte aéreo não é mais uma particularidade do Sul e do Sudeste. Como os senhores podem verificar, o transporte aéreo está presente, sim, em todas as regiões com algumas dificuldades que vamos apontar aqui.

Essa é a distribuição, em dezembro de 2011, mostrando que cada vez mais há, sim, a contestação da concentração do setor. Hoje, no mês de março, foi reduzida a pouco mais de 70% a participação das duas maiores empresas, o que demonstra que há um crescimento da concorrência.

Isso é apenas um gráfico, até um pouco mais antigo, do início de 2011, para mostrar o que é a realidade: o transporte rodoviário e também o aquaviário estão migrando para o transporte aéreo.

Esse é um gráfico da ANAC, demonstrando que com o aumento da oferta o investimento que está sendo feito no aumento da frota de aeronaves, conforme já foi demonstrado aqui pela SAC, na sua apresen-

tação, as tarifas aéreas vêm caindo, em média, 7,5% ao ano nos últimos sete anos.

Quanto a esse gráfico, que também já foi mostrado pelo Dr. Nicácio, eu só queria deixar aqui uma ressalva: esse gráfico é uma informação da ANAC de 2010. A realidade está um pouco diferente hoje. A questão do combustível permanece alta, de 32%, mas crescente, chegando para algumas empresas regionais a 40%. Por outro lado, as tarifas de navegação e aeroportuários subiram significativamente em termos de participação no custo total das empresas, como vamos falar a seguir.

Vamos tratar desses desafios: combustível, tarifas e infraestrutura aeroportuária. Quanto ao primeiro deles, o combustível, como já mencionado pelo companheiro da Azul, hoje, infelizmente, a realidade do preço do combustível nosso está atrelado ao Golfo do México. Se houvesse paridade com o Golfo do México, ainda haveria um mínimo de razoabilidade. No entanto, em cima do preço praticado no Golfo do México, a despeito de que 80% desse combustível é produzido dentro do Brasil, é acrescentada uma série de outros fatores. Resulta que o combustível no Brasil, o preço do petróleo básico, antes do cálculo do nosso combustível, é 18,5% mais caro. Antes, obviamente, do ICMS. Isso, segundo a organização internacional IATA, faz com que o combustível de aviação no Brasil seja o mais caro do mundo.

Alguns Estados na Região da Amazônia, na Bahia, como foi mencionado aqui pelo Dr. Nicácio, também no Piauí, Pernambuco, Rio Grande do Norte, diversos Estados do País têm buscado tentar amenizar esse impacto por meio de mudança da base de cálculo do ICMS e com isso tentar colocar de forma mais palatável.

Eu gostaria de, como já foi colocado pelo Febeliano, da Azul, deixar para os senhores essa importância e preocupação que temos na homogeneização do tratamento do ICMS de querosene de aviação e principalmente o incentivo à aviação regional como forma de viabilização de várias rotas aéreas, vários destinos.

Em relação à tarifa aeroportuária, que seria o segundo ponto que eu gostaria de deixar para o debate, recentemente, em função de várias resoluções da ANAC, inclusive a MP nº 551, que ainda se encontra no Congresso Nacional, no projeto de conversão, foram feitos diversos reajustes de tarifas. O primeiro deles, em relação à Resolução nº 113, retirou a destinação de áreas operacionais. Ou seja, eliminou essa definição. Então, hoje, as empresas aéreas correm o risco de que áreas de

manutenção de aeronaves nos aeroportos sejam cobradas, da mesma forma que áreas comerciais. É um risco que, se não devidamente regulamentado, poderá ocorrer.

Segundo ponto, a Resolução nº 180, já manifestada aqui pela INFRAERO. A Resolução nº 180 deixa uma possibilidade do aumento das tarifas aeroportuárias, não pela (*falha na gravação*) de nível de serviço e eficiência, mas pela produtividade, ou seja, quanto mais passageiros o aeroporto produzir maior a tarifa poderá ser naquele aeroporto. Isso também é uma questão de preocupação das empresas aéreas.

O terceiro e mais preocupante foi justamente com a MP nº 551 e as regulamentações que ocorreram após, ou seja, a questão da recomposição tarifária. Obviamente, a tarifa de conexão não é menos importante. Em relação à recomposição tarifária, esse gráfico, infelizmente, não foi atualizado ainda, estamos nesse processo, mas, se os senhores observarem até 2010, as tarifas das passagens aéreas caíam mais do que as tarifas de navegação aérea. Agora, em 2012, tivemos um aumento de 150% das tarifas de navegação aérea, com projeção de aumentos dessa mesma ordem do início de 2013. Isso vai fazer com que o preço das tarifas, ou, obviamente, o custo que, de alguma forma, acaba sendo repassado para o preço das tarifas, aumente para diversos destinos. Então, tanto em razão da tarifa aeroportuária quanto da tarifa navegação aérea. Há formas de regular adequadamente? Há formas de definir localidades, destinos onde deveria haver uma diferenciação tarifária.

Finalmente, o mais importante é a infraestrutura aeroportuária. Queremos deixar registrada a posição do SNEA e de todas as empresas aéreas. Hoje as empresas aéreas voam para onde dá, não para onde elas gostariam de voar.

Em primeiro lugar, os aeroportos centrais. Infelizmente, estão todos saturados. Não se consegue mais, principalmente nos horários de pico, que são justamente aqueles horários em que há conectividade, são os *hubs* das empresas aéreas, aprovar novos destinos.

Isso, senhores, não elimina somente a ligação do Sul e do Sudeste, elimina a ligação do Norte e do Nordeste com o Sul e o Sudeste, porque, ainda que empresas aéreas desejem fazer essas ligações, os aeroportos estão saturados e não permitem que essas ligações sejam feitas não porque o aeroporto regional está inviável, mas também porque o aeroporto central está inviável.

Em relação aos aeroportos regionais, a ABETAR, que é a Associação Brasileira das Empresas Aéreas de Transporte Aéreos Regionais, da qual também sou diretor, fez um estudo para a Secretaria de Aviação Civil, que, inclusive, está sendo referência para o Plano de Aviação Regional, em que foram identificados 174 aeroportos. Com um orçamento de 2,4 bilhões de reais, nós colocaríamos todos em operação até a Copa de 2014. A Secretaria de Aviação Civil hoje tem um plano ainda mais ambicioso, de 210 aeroportos, que tem todo o apoio do setor produtivo no sentido da sua viabilização.

A despeito desse investimento, dessa demanda e do interesse das empresas aéreas operarem, eu vou citar alguns exemplos para os senhores de aeroportos que só não são operados ou não são mais operados em razão da falta de carros de combate a incêndio. Temos exemplos em todo o País. No Nordeste: Barreiras e Vitória da Conquista; no Sul: Caxias, Passo Fundo, Chapecó; no Norte e no Nordeste: Tabatinga, Ji-Paraná, Itaituba, Altamira, Carajás, Sinop, etc.

A Secretaria de Aviação Civil e a ANAC têm conhecimento dessa lista. Estamos tentando trabalhar em conjunto com os vários setores no sentido da viabilização, mas é preciso que os investimentos sejam de fato realizados.

Então, resumindo essa questão da infraestrutura, quais são as consequências da infraestrutura deficiente? Primeiro e diretamente são os custos maiores. Se eu tenho infraestrutura deficiente, eu tenho de carregar combustível em vez de carregar passageiros, eu tenho de operar com aeronave menor e, portanto, de custo maior, o que leva a tarifas maiores. Então, a falta de infraestrutura leva a custos maiores.

Em segundo lugar, eu tenho menor produtividade da minha tripulação em razão da necessidade, muitas vezes, de pousos intermediários para reabastecimento de combustível. Por uma série de outras questões, eu acabo tendo necessidade de uma jornada de tripulantes diferenciada.

O terceiro ponto, também extremamente relevante, é o problema de governança da gestão aeroportuária. Ele leva, primeiro, a uma alternância frequente, em razão da alternância do poder político, que é salutar, de forma que temos de aplaudir nesse regime democrático federativo que vivemos. No entanto, isso afeta diretamente a capacidade de reinvestimento dos aeroportos. Então, há de se ter nos Estados departamentos aeroviários, de maneira que possam ter uma gestão centralizada com a Secretaria de Aviação Civil, permitindo a continuidade desses investimentos.

Vou citar rapidamente apenas um exemplo da TRIP Linhas Aéreas na Amazônia Legal, só para lhes mostrar o exemplo de uma empresa de aviação regional, que, no caso, é a empresa que eu represento também, que são situações que poderiam ser mais bem tratadas pelos senhores e pelo Congresso Nacional.

A TRIP está na Amazônia em 32 destinos. Estão faltando os números ali, mas grande parcela da malha nacional da TRIP – são 88 destinos –, corresponde a 26% da malha nacional. Então, 26% dos aeroportos operados no País estão na Amazônia Legal. E para apoiar esses aeroportos, a TRIP e as empresas aéreas de uma forma geral têm feito trabalhos no sentido de viabilizar o aeroporto. Quais são esses trabalhos? Busca de assistência técnica para os especialistas, aquisição de material de inspeção, que alguns aeroportos necessitam, formação de agentes, passagens aéreas para cursos.

Dentro da região da Amazônia Legal, estes dezesseis aeroportos receberam algum tipo de equipamento ou treinamento da TRIP Linhas Aéreas para permitir a continuidade de seus voos. Ao mesmo tempo, e a despeito dessas dificuldades, a TRIP vem crescendo a sua oferta; e como o companheiro da Azul disse, a Azul hoje, no Norte e no Nordeste, tem quase 50% da sua oferta. A TAM e a GOL, da mesma forma, nas Regiões Norte e Nordeste, têm entre 40% e 50% da oferta dos ASKs. No caso da TRIP, em particular, nós já chegamos a ter mais de 60% da nossa oferta na Amazônia Legal. Hoje, na ordem de 58%.

Ao mesmo tempo, com esse crescimento de passageiros – quase 400% de crescimento nos últimos três anos –, houve uma queda das passagens de 36%. Então, em três anos, 12% ao ano, mais do que a média nacional.

E aqui está o grande desafio que nós enfrentamos: esse gráfico mostra o aumento de volume de combustível, e, por trás, as linhas mostram a flutuação do preço do petróleo no Golfo do México. Esse preço do petróleo muda o preço do combustível para a aviação no mês seguinte. A cada mês a PETROBRAS diz qual será o preço.

Hoje nós temos um preço de combustível médio na Amazônia Legal em torno de 2,35 o litro. Considerando que no Sul e no Sudeste é em torno de 1,4, os senhores podem aquilatar quanto custa operar nessas regiões.

Sr. Presidente, vou chegar às minhas conclusões. Espero que não tenha sido rápido demais, mas o suficiente para mostrar aos senhores que

nós temos três preocupações essenciais para garantirmos, como o senhor mesmo colocou, a disponibilidade de mais voos, tarifas mais adequadas e resolução da situação da infraestrutura.

A primeira delas, sem dúvida nenhuma, é a redução do custo do combustível e da incerteza do preço do combustível, seja por meio da redução da fórmula de cálculo, seja por meio dos ICMS de combustível de maneira mais homogênea e sem grandes flutuações.

A segunda, redução das tarifas aeroportuárias e de navegação aérea, a despeito de que haja um custo associado, a despeito de que haja uma discussão sobre subsídio cruzado. A propósito, hoje as empresas aéreas não pedem subsídio direto. As empresas aéreas desejam, sim, que a infraestrutura seja subsidiada, de maneira que seja viável economicamente operar nesses voos.

Terceira, restrições da infraestrutura, não somente quanto à questão de carros de bombeiro, de *security*, mas principalmente, senhores, quanto a isto: na Amazônia e no Nordeste é muito comum que aeroportos não tenham reabastecimento de combustível. As empresas aéreas têm que carregar combustível, em lugar de passageiro. Isso gera custos adicionais; pousos adicionais que têm que ser realizados.

E, por último, a questão da revisão do marco regulatório, que está a cargo do Congresso Nacional. O setor está à disposição para participar, principalmente nessa questão da jornada dos tripulantes. Existem várias questões que precisam ser consideradas. Os próprios tripulantes têm interesse em reduzir os inconvenientes que essa jornada lhes traz, mas é preciso lembrar que a nossa aviação não é só de longo curso. Existem hoje voos regionais de 200 ou 300 quilômetros que afetam significativamente a malha.

Sr. Presidente, gostaria de agradecer a nossa participação. Colocamos à disposição para as perguntas. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Agradeço ao Sr. Victor Rafael Rezende Celestino, do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, os esclarecimentos prestados.

Passarei a palavra aos autores dos requerimentos, proponentes desta audiência pública.

Convido o Deputado Gladson Cameli a fazer uso da palavra.

O SR. DEPUTADO GLADSON CAMELI – Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, quero registrar a presença do meu amigo Deputado

Estadual Jamyl Asfury, pelo Acre, e do Deputado Federal e ex-Governador Flaviano Melo.

Sr. Presidente, vou fazer algumas considerações sobre a situação da aviação geral no Estado do Acre. Ao mesmo tempo, quero citar a ANAC, a INFRAERO e as empresas aéreas.

Fala-se de preço baixo e custos, das agências reguladoras criadas para regular o setor e atender o consumidor. A INFRAERO, se não me engano, é detentora de 95% dos aeroportos brasileiros.

Em Cruzeiro do Sul, cidade onde nasci e me criei, havia uma empresa operando, a VARIG, nas décadas de 80 e 90. Depois, veio a Rico. Ela atendia nossas necessidades. A Rico é uma empresa aérea nascida na Amazônia. Operava seus voos regulares e atendia a população. Estou falando isso aqui abertamente, porque é o sentimento da população acreana, sentimento de cobrança aos Deputados – cobrança de um posicionamento nosso e de toda a bancada – e ao Governador. A GOL Linhas Aéreas entra com um voo similar no horário da Rico. O porte da GOL é muito maior do que o da Rico, além de praticar o *dumping*. Quem regulariza e autoriza isso? A ANAC. E este, já falei com o Presidente, é um questionamento de toda a bancada federal. De Cruzeiro do Sul a Rio Branco são 50 minutos de voo; de Rio Branco a Porto Velho, a diferença é de 3 a 4 minutos. Uma passagem de Cruzeiro do Sul a Rio Branco está em torno de 300 reais; de Rio Branco a Porto Velho, de 80 a 100 reais.

Vou mais longe ainda: a Rico retira o voo. Nem transportar os passageiros de TFD – tratamento fora do domicílio – no Estado, de Cruzeiro do Sul para Rio Branco e demais destinos, está fazendo mais. Tivemos que reunir a bancada federal, há quatro anos, para intervir junto à INFRAERO e à ANAC.

Mais ainda, e o mais importante: a TRIP Linhas Aéreas inicia suas operações para Cruzeiro do Sul e Rio Branco. A GOL já tinha um voo regular. Depois que tirou a Rico, ocupou o espaço da Rico num voo diurno. A TRIP coloca um voo noturno. Ótimo para os consumidores, porque nós tínhamos a opção, podíamos escolher em que empresa íamos voar! O voo da TRIP – e o Deputado Flaviano Melo está aqui, pode confirmar isso daqui a pouco – decolava de Rio Branco com destino a Cruzeiro do Sul às 23h. A GOL acha pouco e coloca um voo 10 minutos antes, um Boeing 737-700, concorrendo com um ATR-72, Sr. Presidente.

E a nós, Deputados Federais, com a população nos cobrando um posicionamento, só nos cabia tentar cobrar da ANAC. Onde ela está quan-

do autoriza um voo desse? A TRIP não aguenta a concorrência e retira o voo. Não se passam sessenta dias, senhores, e é por isso que eu me irrito quando falo disso – e pedi o apoio da imprensa para nos ajudar nessa situação –, a GOL retira o seu voo noturno para Cruzeiro do Sul.

Resumindo a história: uma passagem para a qual se cobravam quase 200 reais custa hoje 300 e 400 reais, e com um único voo! Aí vêm querer me explicar: “*É porque a BR-364 está aberta.*” Não, isto é concorrência desleal.

Eu queria que os representantes da GOL estivessem aqui. Quando tirou esse voo de Cruzeiro do Sul, tirou o voo também de Brasília. E nós estamos lutando com a TRIP, estamos lutando com a TAM e estamos lutando com a Azul. A Azul diz que atende o Norte, mas só atende Belém e Manaus. Só se o Acre não faz parte dessa região! Só atende Belém e Manaus.

Quero pedir a todos a complacência para com a população do meu Estado. O meu Estado é pobre. Às vezes, a nossa população precisa se tratar em Goiânia, em Brasília, nos grandes centros. Uma passagem da TAM, caso seja necessário comprá-la de última hora – foi o que aconteceu com o Senador Sérgio Petecão, que fez esta denúncia no Senado –, chega a custar 4.500 reais no trecho Rio Branco-Brasília!

Faço uma indagação à INFRAERO. O aeroporto de Rio Branco não presta: uma pista com 2.400 metros, uma obra licitada pelo 7º BEC. Recuperaram 600 metros da pista. Os técnicos da ANAC já foram lá e liberaram a pista, mas a TAM e a GOL só operam com capacidade reduzida. Um Airbus A-319, que opera com 144 passageiros, só sai com 100 passageiros; um 737-700, Rio Branco-Cruzeiro do Sul, sai com capacidade *full*, porque é um voo de 50 minutos, com uma passagem de 300 a 400 reais, isso quando se compra com 15 dias, mas, se eu for comprar amanhã, ela custará 800 reais, para um voo de 50 minutos.

Em compensação, Porto Velho, que fica ao lado, onde há concorrência, Deputado Raul Lima – V.Exa. deve passar pelo mesmo também no seu Estado –, a passagem custa menos da metade do preço.

Todos querem o filé. Todos querem voar para Congonhas, para o Rio de Janeiro, para a Bahia, para todos os grandes centros. Só querem ficar com o filé. E como ficam as concessões?

Sr. Presidente, sou a favor de que se cobre um preço justo, porque ninguém é obrigado a fornecer voo de graça. Mas nós, brasileiros, temos

o direito de ir e vir quando quisermos. Uma passagem de ida e volta para Miami custa em torno de 4 mil reais, ou menos até, 2 mil reais, como vemos nas promoções. E por que daqui para Rio Branco a passagem custa quase 5 mil reais?

Sr. Victor Celestino, retorne o voo da TRIP para Cruzeiro do Sul, coloque uma opção a mais para aquela cidade. O voo da GOL de Brasília para Rio Branco está retornando a fazer esse trecho no dia 1º de junho, depois de muita pressão de toda a bancada federal. É bom dizermos isso aqui, não temos nada a temer. A população está fazendo essa cobrança. A TAM faz dois voos diários para lá. A INFRAERO também possui suas responsabilidades, por culpa da pista de Rio Branco. Todas as segundas-feiras estou em Brasília e volto para o meu Estado todas as quintas-feiras, com a bancada federal, e às vezes fico com medo quando o avião pousa naquela pista. A obra está parada, são 600 metros de pista.

Agora, como cidadão, representante da população acreana no Congresso Nacional, eu tenho de ressaltar esse tipo de situação. Se é preciso redução de ICMS de combustível, vamos aprovar uma lei no Congresso Nacional. Dessa forma, ajudaremos as empresas de táxi-aéreo. Vamos ajudá-las! Não queremos nada de graça, e sim preços justos.

Expliquem-me esta matemática: de Cruzeiro do Sul para Rio Branco, 500 reais; de Rio Branco para Porto Velho, 78 reais, 100 reais, 200 reais. Qual é o mistério? São 3 minutos de voo!

Encerrando, Sr. Presidente, não estou fazendo politicagem, estou defendendo o anseio da população acreana, juntamente com o meu amigo Deputado Federal Flaviano Melo, porque nós somos por ela cobrados. A população acha que nós somos os culpados por essa situação. Eu queria ter essa autonomia, porque, se a tivesse, essa passagem não custaria mais do que 80 reais.

Agora, não é justo praticarem o *dumping*, e a ANAC está aí para fiscalizar. Nós acreanos pagamos alta taxa de energia, de péssima qualidade. A telefonia precisa melhorar. Por que só para o Norte tudo é caro? Querem arrancar o nosso couro! Para os outros Estados, é uma maravilha! Que diferença é essa?

Por isso, senhores da imprensa, pedi que escutassem o meu desabafo. E estou desabafando como cidadão. Não posso mais aceitar isso, ficar calado diante de tal situação.

Sr. Presidente, vou contar a V.Exa. dois fatos para encerrar.

Primeiro, um pai de família, assalariado do TST, que veio de Goiânia para Brasília, pagou para ele e sua filha – ele como acompanhante – quase 6 mil reais de passagem, porque ela teve de ocupar três poltronas. Ainda bem que a passagem estava com desconto!

Segundo, conta de energia. Um cidadão saiu do Município de Mâncio Lima para se tratar em Rio Branco. Passaram-se 3 meses, a casa fechada. No primeiro mês, pagou 100 reais; no segundo, 200 reais; e, no terceiro, 350 reais. Cadê a ANEEL nessa hora também?

Quando digo isso, é um desabafo, é o meu sentimento. Eu quero expressar para todos os nobres Deputados que o Norte faz parte do Brasil e precisa ser respeitado. Discursar é muito bom, é muito lindo. Mas como fica na prática?

Por isso, peço aos meus pares o apoio.

Muito obrigado, Sr. Presidente. Desculpe-me ter excedido um pouco o tempo, mas eu não poderia deixar de externar o sentimento que temos, a população do Acre. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Agradeço ao Deputado Gladson Cameli a contribuição. As palavras de V.Exa. mostram a realidade do sofrimento de muitas famílias não só do Acre mas de vários Estados do Brasil.

Pergunto a V.Exa. se o seu desabafo, os seus comentários, as suas declarações podem ser direcionadas a algum órgão, para que possa analisá-las.

O SR. DEPUTADO GLADSON CAMELI – A todos os órgãos, à ANAC, à INFRAERO, às empresas aéreas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Passo a palavra ao Sr. Tarik Pereira de Souza, representando da ANAC.

O SR. DEPUTADO RAUL LIMA – Sr. Presidente, pela ordem. Por que V.Exa. não permite que os Deputados façam as perguntas e depois elas sejam respondidas em bloco? É só uma sugestão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Se V.Exas. assim o desejarem, assim será feito. (*Pausa.*)

Passo a palavra ao Deputado Raul Lima.

O SR. DEPUTADO RAUL LIMA – Sr. Presidente, Srs. Deputados, cumprimento todos os participantes da Mesa no dia de hoje, em especial o Dr. Adalberto Febeliano, que tão bem me recebeu em São Paulo, na minha visita à empresa Azul.

Ouvindo as palavras do Deputado Gladson Cameli, vejo a importância desta reunião. Eu achava que a GOL havia feito isso só em Roraima. A GOL operou dessa forma em Roraima e quebrou a Rico Táxi-aéreo. Nós perdemos a Rico Táxi-aéreo no nosso Estado, como o Acre perdeu uma grande aliada do Estado. A GOL quebrou a Rico, depois tirou os voos e aumentou as tarifas.

Como usuário e como aviador, vou-me dirigir ao Dr. Victor.

Eu voou na Amazônia há muitos anos. Tirei o meu brevê de piloto quando tinha 18 anos, e estou com 45 anos. Conheço bem o Aeroporto de Boa Vista e conheço muito bem a Região Amazônica. Voei tudo aquilo e, por isso, conheço bastante os aeroportos. O Aeroporto de Boa Vista não tem defeito algum. Ele está em perfeito estado. Está recebendo obras incalculáveis, investimentos de primeiro mundo. Lembro bem quando eu voava num Paulistinha. Hoje voou num Seneca e sei o quanto mudou o aeroporto. Vejam bem, investimos milhões e milhões de reais no aeroporto. No momento, a TAM anunciou a retirada de um voo, a GOL anunciou a retirada de outro voo. Meus amigos, senhores e senhoras que estão presentes, entendam bem: em Roraima, um Estado “monoatendido”, onde há apenas quatro voos por dia, dois não existem mais. Estou-me referindo aos últimos 15 ou 20 dias. Por isso, há mais ou menos 60 dias, fui à Voe Azul para falar ao Dr. Adalberto: “*Dr. Adalberto, por favor, venha investir em Roraima.*” Por isso, estou atrás do pessoal da TRIP.

Vamos agora pensar sobre isso como consumidores. Eu voou para Boa Vista todas as semanas. Estou no avião todas as segundas-feiras e todas as quintas-feiras. Todas as vezes que vou comprar a passagem, o avião está cheio, então me cobram a tarifa cheia, a mais cara que existe. Quando entro no avião, vejo várias poltronas vagas. Nunca consegui entender aquilo! Parece-me que as pessoas marcam e não voam. Fui falar com o pessoal da região e me disseram o seguinte: “*Como as tarifas para Roraima são tão caras, o pessoal de Roraima, muito esperto, aprendeu a comprar milhas.*” Quanto mais caras as tarifas, mais milhas eles compram. Ocorreu o contrário: o pessoal está desovando milhas para a nossa região, os aviões estão cheios, e não há passagem para vender para outras pessoas. Mas é o sistema. Não fomos nós quem vendemos as milhas, não criamos o programa. Nós somos as vítimas. Os aviões para Roraima estão cheios, as tarifas estão caras demais, e agora nos deixaram apenas dois voos por dia.

Vejam bem, temos mais um problema de índole de saúde. Apenas um dos voos era homologado para carregar material hospitalar. Nós perdemos esse voo. Foi por isso que, quando os Deputados Gladson Cameli e Wilson Filho apresentaram requerimento para realização desta audiência pública, demonstrei muito interesse. E, na falta do Deputado Gladson Cameli, fui subscritor do requerimento de S.Exa., tendo em vista a importância do assunto. Não é possível, de forma alguma, o Estado de Roraima ficar com apenas dois voos diários, nas atuais circunstâncias. Para que gastamos tanto dinheiro no aeroporto? Para que foi feito todo aquele investimento em *fingers*? A pista foi aumentada, o pátio foi renovado, o aeroporto está lindíssimo, bellissimo, arrumado, e agora não há avião para voar para lá.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Agradeço ao Deputado Raul Lima as palavras.

Passo a palavra ao Deputado Zé Geraldo, do PT do Pará.

O SR. DEPUTADO ZÉ GERALDO – Quero registrar duas situações em termos de infraestrutura no Estado do Pará, uma delas no Aeroporto de Altamira. Há dois anos constava no projeto a pavimentação da pista, ela iria ser renovada, mas até agora os trabalhos não foram iniciados. A empresa que ganhou a licitação está trabalhando, mas há certa morosidade.

E se justifica que não haja outra empresa aérea ali operando, porque a pista não comporta aviões da TAM e da GOL, não podem ali pousar. Com isso, existe o monopólio da TRIP. Trata-se da cidade que recebe o maior investimento do PAC do Brasil, para a construção de Belo Monte. Estamos a 800 quilômetros de Belém. Não tem saída, principalmente nesse período de chuvas. Por mais que o motorista corra na estrada, ele demorará 15 ou 16 horas de carro, de Altamira para Belém. Se for de avião, o voo demora de 1 hora e 10 minutos a 1 hora e 20 minutos. As passagens chegam a custar 1.200 reais, de Belém para Altamira. Consegui-las por menos de 600 reais é um milagre. Portanto, há uma exploração total. Estou-me referindo mais à infraestrutura.

Com relação a Santarém, nós temos um aeroporto em que, quando coincide a saída de dois voos, um para Belém, outro para Manaus, na sala de espera todos ficam em pé, e algumas pessoas ficam do lado de fora. Todos sabem que Santarém é uma cidade turística, cidade-polo do oeste do Pará, e não existem sinais de construção desse aeroporto.

Algum tempo atrás, as passagens de Belém para Santarém, quando havia a TAM e a GOL, custavam um pouco mais barato. Só que hoje também há passagens que custam 1.100 reais, de Belém para Santarém. Se eu for comprar uma passagem de Marabá para Belém, num voo de 40 minutos, saindo de Brasília, com escala Marabá/Belém, ela pode custar até 600 reais no dia.

Tudo bem que haja uma lógica comercial, mas é só no comércio aéreo que está acontecendo isso, porque em qualquer outro tipo de transporte – eu viajo o ano inteiro – os preços são tabelados.

Na segunda-feira, eu queria pegar um voo de Belém para Brasília, mas a passagem custava 2 mil reais. Por isso, peguei o voo de 2h da madrugada, com a passagem por 440 reais. Vejam a grande diferença: 2 mil reais para 440 reais. Eu acho que, para a Região Norte, as empresas querem obter lucro ou minimizar prejuízos às custas dos passageiros. Há um reclame geral, advindo da população. Não sei se isso chega aos ouvidos dos senhores.

Há outro ponto, Sr. Victor. Eu gostaria que o senhor também me falasse o que representa a gasolina no custo empresarial, porque sempre ouço falar da gasolina, que a gasolina é mais cara. Mas o que ela representa, em termos percentuais? Não acredito que a gasolina sozinha seja responsável por esses preços absurdos que estão sendo operados lá na região.

As minhas reclamações são essas, em relação aos exorbitantes preços e à lentidão no aeroporto de Altamira, que nem iniciou ainda, e no aeroporto de Santarém. Nós precisamos construir um aeroporto digno de uma cidade como Santarém, no oeste do Pará. Sr. Presidente, são essas as minhas considerações, já que as falas caminham nessa direção.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Passo a palavra ao Deputado Arnaldo Jordy.

O SR. DEPUTADO ARNALDO JORDY – Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, ilustres representantes de instituições e convidados desta reunião, antes de entrar em dois pontos, rebatendo o que já foi comentado por outros Deputados e Deputadas, quero referir-me às informações solicitadas por V.Exa. no início e ao término da exposição do Dr. Ricardo: os dados estatísticos, o comportamento do setor e sua evolução nos últimos anos.

Eu diria, sem risco de errar, que 90% dos dados – e talvez não fosse diferente, não estou aqui fazendo uma cobrança impertinente – são dados nacionais. Nós gostaríamos – eu, pelo menos, gostaria – de que, ao envio desse material, houvesse um corte regional, para que pudéssemos comparar e relativizar a média nacional com a média da Amazônia. Peço isso porque as nossas queixas, pelo menos assim me parece, são em relação a uma certa lógica que funciona para o resto do Brasil – o mercado, de certa forma, responde pela demanda populacional, pela demanda de mercado concorrencial entre as empresas –, contudo, na Amazônia, isso é meia verdade.

São Estados, regiões inteiras, 25 milhões de brasileiros ali muitas vezes reféns de verdadeiros cartéis, de verdadeiros monopólios. Por isso, estas aberrações aqui reveladas pelo Deputado Zé Geraldo: em um dia, paga-se 423 reais numa passagem, mas dois dias depois, são 1.400 reais ou 1.200 reais, às vezes três vezes o valor a tarifa.

Em Santarém, no ano retrasado, por efeito da final do campeonato da Série D de futebol com o Clube São Francisco, ou melhor, com o Clube São Raimundo – este foi campeão da Série D, em uma final com um concorrente de outro clube –, evidentemente houve uma demanda. Os Deputados Estaduais Alexandre Von e Carlos Martins, no ano retrasado, convidaram uma Comissão de Deputados para ir lá, em função dessa demanda. A tarifa foi três vezes o valor do preço normal para Santarém. Na minha opinião, não há lógica de mercado que explique isso, quando o custo é o mesmo. Uma variação em função da demanda há de se admitir, mas não dessa forma criminosa, escandalosa, como ocorre nessa região. E estamos falando de um exemplo que era um deleite. Eu, por exemplo, não fui àquele evento, e vários outros Deputados não foram. Mas, muitas vezes, uma vida está-se decidindo na Amazônia, na escala amazônica, por uma passagem aérea, por um transporte aéreo. Às vezes, a opção rodoviária ou fluvial inviabiliza a vida, porque como disse o Deputado José Geraldo, são 15, 16 horas, ou se a opção for fluvial, são 24 horas, 27 horas, e muitas vezes a aviação é a única forma possível para se exercitar direitos fundamentais consagrados no ordenamento jurídico brasileiro e que estão interditados por conta desses cartéis, desses monopólios praticados de forma criminosa, como temos assistido. E poderíamos dar exemplos a toneladas, não só no Estado do Pará como, creio, em outros Estados.

(Há intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO ARNALDO JORDY – Nas pistas.

Com relação à ANAC, há duas semanas tivemos o Dr. Passos em uma audiência pública, fruto de uma conversa com o Dr. Marcelo, eu e outros Deputados. Já discutimos requerimento nesta Comissão, no Senado, através do Senador Flexa Ribeiro.

Estivemos lá por conta de uma coisa que não me convenceu, Dr. Tarik, nem as explicações do Dr. Marcelo, muito menos as explicações do Dr. Passos, que foi bastante questionado, por conta do fechamento do escritório da ANAC no Estado do Pará, e os dois únicos escritórios da Amazônia foram fechados em maio do ano passado. E, por uma intervenção do Ministério Público, e de várias repercussões negativas, essa portaria foi revogada, mas na prática não foi. O que quero dizer com isso? Foram mantidos os escritórios, mas completamente desidratados, esvaziados. Hoje o escritório da ANAC, em Belém, tem dois funcionários, dois servidores e alguns estagiários. Ouvimos o depoimento das viúvas, inclusive, porque só no mês de fevereiro ocorreram sete acidentes. Não quero dizer que é uma relação direta de causa e efeito entre essas coisas, mas é muito esquisito, depois do fechamento do escritório da ANAC, a incidência de acidentes aéreos com vítimas – pilotos e até Deputado, mas nem me refiro tanto a Deputado, para não acharem que por isso está se levantando a coisa, mas às vítimas dos trabalhadores, dos pilotos, dos tripulantes que estão nessa operação cotidiana por dever de ofício, por ser o seu ganha-pão.

E o pior, o Dr. Passos, diante de toda aquela reclamação na audiência que tivemos, no auditório do Comando da Polícia Militar, disse, claramente, que não havia nada o que fazer. Alguns pilotos, algumas famílias, algumas viúvas, alguns representantes de sindicato, de associações perguntavam se havia algum cenário de melhoria e tiveram como resposta que não fariam nada, que iria ficar do jeito que estava, e paciência. De forma até, na minha opinião, ofensiva aos prantos que lá estavam sendo derramados diante desse lamentável enredo que é a aviação.

E, como eu disse, o argumento foi de que houve uma redução por conta de custos. E por que não aconteceu isso nas Regiões Sul, Sudeste, Nordeste? Por que, em uma Região em que a mobilidade, a extensão territorial, o mercado menos aquecido, a mobilidade e o acesso são mais difíceis, a infraestrutura logística é absolutamente ridícula diante do resto do Brasil, que também já é sofrível, por que exatamente nesse contexto é que se fecham os escritórios numa Região em que, como eu disse, a avia-

ção não é apenas uma questão de conforto, não é uma questão apenas de comodidade, mas, essencialmente, é uma questão de precisão.

São perguntas para as quais não temos até agora respostas, e espero que possamos obter agora nesta audiência, pelo menos uma luz no final do túnel.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) Agradeço as palavras do Deputado Arnaldo Jordy.

Temos somente o Deputado Josué, a Deputada Elcione Barbalho, a Deputada Marinha Raupp. Acho que seria possível ouvir todos os Deputados e, posteriormente, passaremos a palavra aos palestrantes.

Com a palavra a Deputada Marinha Raupp.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP – Sr. Presidente, eu queria cumprimentar todos os presentes nesta audiência pública, na certeza de que todos nós aqui temos as informações. A SAC, a ANAC, as empresas, a INFRAERO, mais do que nós, têm reais informações da atual situação da nossa infraestrutura, dos nossos voos, enfim, das dificuldades que, na Região Amazônica, sofremos.

Por outro lado, nós Parlamentares, representando nossos Estados, trazemos as angústias e os sofrimentos do nosso povo. Quero crer que esta reunião só tem importância se juntos encontrarmos as soluções, caso contrário, nós Parlamentares iremos criticar a SAC, a ANAC, a INFRAERO e as empresas, que, por sua vez, vão nos colocar em posições inconvenientes de fazer ações políticas, de reivindicar o que é justo para todos nós, que é o direito de ir e vir e, como foi dito pelos meus colegas, aquilo tudo que já aconteceu na Região Amazônica. Se o Brasil não olhar com prioridade para a Região Amazônica, para o Nordeste do nosso Presidente, se, nesta Comissão, não trabalharmos para um processo de integração nacional, então nós todos sairemos daqui como incompetentes. Porque, se aqui não encontrarmos a solução para os nossos problemas, por que então esta audiência pública? Para debatermos aquilo que já sabemos? Para fazer uma reivindicação justa, se os senhores já têm ciência das nossas necessidades? Para informar que em Rondônia reclama e clama que a TAM não cancele os dois voos de ligação direta Porto Velho/Brasília/Porto Velho, para que a GOL também não cancele o voo Brasília/Rondônia/Porto Velho/Brasília, para que a TAM não cancele o voo Porto Velho/Manaus/Belém/Guarulhos, para

que a TAM não cancele o voo Porto Velho/Rio Branco. Enfim, o que estamos fazendo aqui, se brasileiros que somos, na responsabilidade que temos, cada um nas nossas áreas, não achamos a solução?

Então, Victor, acho que a responsabilidade é sua. Acho que de todos nós aqui, a INFRAERO, a ANAC de criar as infraestruturas, a ANAC de aprovar a solicitação das empresas quando da rota dos voos, as empresas de solicitar que faremos gestões em nossos Estados para que o semestre seja custo zero, para dar condições, para que a SAC nos dê condições de fazer ações junto ao Governo Federal e criar infraestrutura de segurança necessária para a operacionalidade, para que as homologações nos aeroportos sejam realizadas. Nós já sabemos.

O que temos de definir, Sr. Presidente, e colegas Parlamentares, é o que cabe a nós, o que cabe a esta Comissão, ou o que cabe à Câmara Federal, ao Congresso Nacional. Ao que cabe ao Poder Executivo é o que cabe às empresas. E vamos trabalhar em conjunto.

O que não podemos aceitar, Víctor, é cancelamento dos voos. Não podemos aceitar. Para nós, infraestrutura na Amazônia é vida, para nós, voo na Amazônia não é luxo, é vida.

Se me emociono na minha fala, na minha reivindicação, é porque sou muito antiga; sou tão antiga que sou da época em que só existia um voo no Estado de Rondônia. Era a VASP, que já não existe mais. Era o voo da meia-noite – olhem o horário, com conexão em Cuiabá. Horas e horas de espera, com escala em Goiânia, chegando aqui às 10h.

Estou no meu quinto mandato. Sou daquelas que precisa que vocês operem bem, para eu poder trabalhar. Só posso estar aqui, se vocês operadores me permitirem. E, como disse o meu colega, as condições de saúde, de infraestrutura na área da saúde já são difíceis. Não temos as mesmas condições do Sul e do Sudeste, mas, às vezes, temos necessidade de tirar um doente da Região Amazônica para salvar a sua vida. Como já foi dito, TFD. Qual a assistência mais digna que temos de recuperação de saúde? Ou é TAM, ou é GOL, ou é TRIP, ou é Azul, ou é AVIANCA.

Então, após as informações aqui apresentadas, o Presidente constituiu um grupo de trabalho, e eu me coloco à disposição para dela fazer parte, para juntos trabalharmos.

O Adalberto nos provocou. Estou à disposição para discutir junto com vocês as normas, as leis, aquilo que oportunize uma condição melhor para as Regiões Norte e Nordeste. Adalberto, estamos abertos.

E eu também gostaria que o Víctor nos provocasse. Estou pronta para dialogar junto com os Parlamentares, para criarmos condições de não se cancelar os voos das Regiões Norte e Nordeste, para juntos criarmos condições de o Brasil se manter integrado.

Repito: não podemos concordar com o cancelamento. E como o senhor representa todas as empresas, o senhor tem a responsabilidade de nos mostrar as condições necessárias para trabalharmos, detectando problemas, e buscarmos as soluções.

Aqui fica a fala de uma Parlamentar da Região, do Estado de Rondônia, representando um povo muito querido. Como diz o meu colega de Belém, como diz o meu colega do Pará: se o Brasil precisa da nossa potencialidade e desenvolvimento hídrico na geração de energia, precisamos cobrar do Brasil desenvolvido, Sul e Sudeste, e neste momento das empresas, que não nos tratem como aqueles que estão isolados; ao contrário, que nos dê oportunidade de nos mantermos integrados.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Passo a palavra à Deputada Elcione Barbalho.

A SRA. DEPUTADA ELCIONE BARBALHO – Boa tarde.

Antes de mais nada, gostaria de pedir desculpas, Deputado Wilson, mas tive de ir ao Senado. Tenho um projeto naquela Casa que diz respeito aos catadores de caranguejo, que é muito importante inclusive para a sua região.

Quero cumprimentá-lo pela iniciativa. Cumprimento também o Dr. Ricardo, o Dr. Victor, Dr. Tarik.

Não sei se foi dita alguma coisa nesse sentido, além de endossar o que ouvi do Deputado Arnaldo Jordy, e agora da Deputada Marinha. Refiro-me à questão tarifária, o absurdo que nos impõem os valores das passagens na nossa Região.

Dr. Victor, se o senhor pegar um voo, comprar uma passagem de Macapá para Belém, o senhor vai ver que é muito mais cara do que Belém para Brasília. Além da ausência das opções do cartel que funciona, somos obrigados a aceitar, se quisermos viajar, aquilo que nos é imposto pelas empresas. Não existe controle. Não sei que parâmetro, não sei o que se usa nesse sentido, porque não dá mais para segurar todo mundo reclamando as situações de dificuldades. Quer dizer, se juntar,

parece que algo está sendo montado em prol da Amazônia, porque é uma outra realidade.

Para o senhor ter uma ideia, a viagem até Santarém é de uma hora. Não falo nem Marabá, porque temos uma extensão fabulosa, que é a Amazônia. Por exemplo, o senhor sabe quanto pago uma passagem até Altamira? Um mil e setecentos reais, de Belém para Altamira. É uma coisa absurda, insuportável. Não sei como eles estabelecem esses valores.

Eu gostaria também que nesse estudo fosse levantada essa questão. Tenho um projeto de lei que já está na CCJ. E com um detalhe: um Deputado do Amapá, que foi o Relator, o Jurandir Juarez, falando da forma como a funcionária o tratou, e ele sendo Deputado Federal. “*Se o senhor quiser, é isso aí*”. Aonde vamos chegar? Há falta de respeito. Por que essa diferença, por que essa ausência de opção para nós da Amazônia? Temos minérios, temos petróleo, temos energia, temos tudo, mas será que só prestamos para enriquecer o País? É para gerar emprego?

Realmente, é uma política que eu não entendi. Gostaria, realmente que isso chegasse à Presidente Dilma, uma pessoa sensata, equilibrada, tenho certeza de que ela tomaria a devida providência. E com um detalhe! Da maioria dos aeroportos que nós temos no Pará – desce o senhor, desce a Presidência da República, descem os Senadores –, nenhum é homologado! Grande parte não é homologada! Agora mesmo, eu estive em Mocajuba. São 42 minutos de bimotor. Com 12 minutos, faltou a eletricidade. Parou! Deu uma falha elétrica! O senhor sabe como eu cheguei em Belém? Focando a bússola, porque nós não conseguíamos chegar em Belém, sujeitos, inclusive, a um avião passar por cima e levar a gente também. E é essa a realidade. Vai lá! Sobrevoe, procure, norte a sul, leste a oeste, o senhor vai ver o que é a região. Para o senhor sair de Altamira e ir lá para Castelo de Sonhos, dá mais mil quilômetros. É essa a nossa Amazônia, é esse o nosso Brasil. E por que essas diferenças? Não entendo! Juro que não entendo! Eu passo às mãos dos senhores cópia do meu projeto e me estabeleçam, por favor, como é feita essa oferta, como é que se cobram valores dessas passagens! Está bom?

Então, muito obrigada. E quero fazer parte, viu? Pode me colocar nessa que eu vou.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Agradeço pelas palavras e, às vezes, até pelos desabafos dos Parlamentares que aqui nos deram o prazer de ouvi-los. E, primeiramente, para responder os questionamentos de cada um dos Parlamentares, dos Deputados Gladson

Cameli, Raul Lima, Zé Geraldo, Arnaldo Jordy, as Deputadas Marinha Raupp e Elcione Barbalho, dos Estados do Acre, Roraima, Rondônia e Pará, eu passo a palavra para o Sr. Victor Rafael Rezende Celestino, do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Sr. Presidente, muito obrigado. Com grande satisfação que o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias vem a esta Casa que representa o povo brasileiro para ter oportunidade dessa discussão. Essa discussão – e, de forma geral, vou endereçar cada uma das questões que V.Exas. nos fizeram –, mas digo, de antemão, que essa discussão é do interesse das empresas aéreas. O adequado entendimento das necessidades, das restrições, que fazem com que o transporte aéreo seja viável... são de extrema importância para as empresas aéreas, que são concessionárias de serviços públicos.

Vou passar, então, a endereçar cada uma das questões e vou pedir ao meu colega Adalberto Febeliano, da Azul Linhas Aéreas, caso ele tenha, ao final, algum comentário, que ele me auxilie.

Em relação ao que o Deputado Gladson Cameli colocou, a oferta em Cruzeiro do Sul, se nós observarmos o que ocorreu com o transporte aéreo brasileiro nos últimos 10 anos – um dos gráficos que eu coloco na apresentação mostra isso –, com a estabilidade monetária e a paridade do dólar que nós tivemos no País na segunda metade da década de 90, ficou extremamente interessante para o investimento no transporte aéreo. Por quê? O transporte aéreo depende, exclusivamente, de insumos que são atrelados ao dólar. As aeronaves, as peças e partes. Então, no final da década de 90, houve um grande incremento no número de empresas aéreas. Em 1997, a frota de aeronaves regionais era maior do que a frota de aeronaves doméstico-internacional.

O que ocorreu então? Qual foi a grande virada que ocorreu? Após a rodada de liberação que houve no País no transporte aéreo em 1992, o aumento da concorrência fez com que, já num primeiro momento, as empresas aéreas tivessem sido forçadas a buscar redução de custos. Com essa virada do dólar, que, de certa maneira, pegou de surpresa as empresas aéreas, e, depois, o 11 de setembro, que foi um fator também primordial no transporte aéreo mundial, em 2003 – foi mostrado hoje, se não me engano pela SAC –, nós só tínhamos 108 Municípios brasileiros atendidos.

Naquele momento, ou seja, desde o início de 2001, o que aconteceu? As aeronaves regionais que operavam nesses aeroportos cada vez

diminuíram mais. E nós tivemos então a introdução das grandes aeronaves, dos Boeing, dos Airbus, dos chamados *narrowbodies*.

Por que esses *narrowbodies* foram introduzidos? Porque se eu tenho uma aeronave de 150 assentos ou de 180 assentos, o meu custo assento/quilômetro, que é o parâmetro da indústria, é substancialmente inferior. Para os senhores terem uma ideia, o custo assento/quilômetro de um Airbus A320, com 180 assentos, é cerca do dobro de um ATR-72, com 62 assentos, e olha que um é um jato, e o outro, um turboélice. Se considerarmos um ATR-42, que tem 45 assentos, ele chega a ser quase o triplo. Então, o passageiro transportado sentado num Airbus A320 custa para a empresa aérea três vezes menos do que num ATR-42 – eu estou usando esse número, porque depois nós vamos falar de Altamira e de outros aeroportos que têm restrição de tamanho de aeronave.

O que ocorreu de certa maneira com a introdução dos *narrowbodies*? Nem todos os mercados passaram a ter demanda suficiente para preencher essas aeronaves. Então, no Nordeste, principalmente, várias cidades passaram a não ter mais voos diretos. Para ir, por exemplo, de São Luís para Recife, você passou a ter que vir via Brasília ou fazer várias escalas. Por quê? Porque aquela aeronave, para ser paga, ela precisava combinar mercados.

O que ocorreu em Cruzeiro do Sul, que é tipicamente uma cidade que tem uma sazonalidade muito grande de demanda e que, além disso, tinha um problema muito sério, que era a perenidade do transporte rodoviário? Infelizmente, os Deputados do Acre já se ausentaram, mas a realidade até há pouco tempo é que não se podia ir de Cruzeiro do Sul a Rio Branco na época da chuva. Não havia outro meio, o único meio era o aéreo. Então você tinha uma demanda do aéreo maior.

Hoje em dia, com a perenidade da estrada, a competição entre o transporte rodoviário e o aéreo é diferente. O Deputado Gladson Cameli está chegando, e eu estou dizendo que há 3 anos, quando a TRIP Linhas Aéreas foi para Cruzeiro do Sul, ainda não tinha perenidade do transporte rodoviário de Cruzeiro do Sul para Rio Branco. Havia épocas do ano que não se podia ir pelo rodoviário; então, o transporte aéreo tinha uma necessidade de demanda muito forte, e então se justificava uma maior oferta. Com a aeronave grande, *narrowbody*, da GOL Linhas Aéreas, com dois voos diários, passou-se a ter uma superoferta daquele mercado.

Nós estamos especulando nas possibilidades e potencialidades, porque eu não tenho procuração do Presidente da GOL para dar essa resposta, mas como representante do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias estou dando a explicação sistêmica que ocorreu. Então, na medida em que eu tenho *narrowbodies* operando, eu não posso mais atender a todos os mercados, eu não tenho mais frequência para todos os mercados. Então em Cruzeiro do Sul a estrada passou a ser o concorrente do transporte aéreo, e, com isso reduziu, a demanda, e a empresa sai. Mas aí, sim, Deputado Gladson Cameli – e é com prazer que eu posso dizer que a TRIP Linhas Aéreas está avaliando voltar muito em breve a Cruzeiro do Sul –, se insurge o segmento da aviação regional. Surge o espaço não mais para o *narrowbody*, mas para o avião regional.

Então houve uma transição no País. Em 1997, eu tinha mais aviões regionais do que aviões domésticos e internacionais. Houve o problema da crise da Rússia, o problema monetário do câmbio, o problema do 11 de setembro, e praticamente as empresas regionais que nasceram naquela época só duas sobrevivem: a TRIP Linhas Aéreas e a Passaredo, só que a Passaredo parou de operar durante um período. Todas as outras empresas que nasceram naquela época infelizmente não operam mais por conta de todas essas dificuldades. Então, em particular na questão de Cruzeiro do Sul, a saída e a entrada têm muito a ver com isso.

A questão da tarifa, eu vou falar logo na sequência. E aí, vou aproveitar o gancho para responder ao Deputado Raul Lima.

A questão de Roraima, também. De certa maneira, hoje já se tem transporte rodoviário de Roraima tanto para a Venezuela quanto para Manaus muito melhor do que se tinha há alguns anos. Então, o transporte aéreo está vendo que, ao mesmo tempo em que uma grande mudança... Para os senhores terem uma ideia, hoje, 50% do transporte aéreo nacional é lazer. Há 5 anos, tínhamos mais de 70% negócios; hoje, 50% é lazer. E esse passageiro para lazer é muito sensível ao preço; e ele migra do rodoviário para o aéreo e do aéreo para o rodoviário com bastante agilidade, facilidade.

Então, mais uma vez, a questão de Roraima, assim como de Cruzeiro do Sul, na nossa opinião, do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas, passa pela escolha da aeronave adequada para atender àquele mercado. Então, com o *narrowbody* de 180 assentos, pode ser que 4 frequências diárias não seja adequado; pode ser que 2. Mas aí, tem-se espaço para as empresas regionais colocarem aeronaves de 100 assentos, de 110

assentos, de 68 assentos. E é esse movimento que nós estamos em vias de ver acontecer.

Do lado dos senhores, e aí, respondendo à Deputada Marinha Raupp, o que as empresas esperam dos senhores e dos Governos Estaduais e Municipais? É justamente virmos em conjunto definir quais são as medidas de incentivos necessárias para que a aviação regional, que tem um avião em que custa duas a três vezes mais caro para transportar o mesmo passageiro, mantenha-se de uma forma sustentável.

Bom...

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP – Só um aparte.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Claro. Pois não.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP – Mas, com isso, nós também vamos ter as tarifas definidas.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Eu vou chegar lá, Deputada, se a senhora me permite.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP – O.k. Tem toda a permissão.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Eu estava dizendo, primeiro, a questão por que o mercado é atendido e por que ele deixa de ser atendido pelo avião de 180 assentos, o *narrowbody*.

O SR. DEPUTADO GLADSON CAMELI – Victor, me dê só um aparte aqui. Desculpem-me, até, senhores, a minha insistência, mas V.Sa. sabe que o motivo da retirada do avião da TRIP não foi a BR-364, foi a dona GOL, que chegou em seguida, com um aviãozinho maior. Houve dia em que o seu o avião, eu tenho relatos, voou com 2 passageiros, e o da GOL, com preço mais barato, com uma capacidade muito maior, um avião de 144 passageiros, ia com 80 passageiros, com 90 passageiros. O seu avião decolou de Rio Branco, com destino a Cruzeiro do Sul, e eu estava presente, porque eu sempre fui contra, voava de TRIP. E aí, eu era um desses 2 passageiros, dentro, com a diretoria, e nós vamos... Eu só queria esclarecer isto: não foi por causa da BR-364.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Mas o senhor, permita-me, Deputado, eu estava na minha fala quando o senhor chegou. O que ocorreu em Cruzeiro do Sul? Não é só a BR-364. O fato é o seguinte: que em 1 avião grande, como o *narrowbody* de 180 assentos, o custo do passageiro sentado é metade do ATR-72. Então, enquanto eu tenho demanda para o *narrowbody*, ele é imbatível. Nós gostaríamos, as

empresas aéreas, de operar só *narrowbody* no País, a tarifa seria muito melhor. Só que a infraestrutura não permite, a demanda dos mercados não permite. Na medida em que essa demanda decresce porque há uma competição com o transporte rodoviário, que é fato, e espero que o senhor confirme, porque eu ouvi isso em Rio Branco este ano, estive lá... Aliás, eu estive em Rio Branco, em Porto Velho, em Belém, em Manaus, já 3 vezes este ano. Mas uma vez que eu tenho essa mudança de competição, aí o avião regional passa a ser interessante novamente. Mas há que se entender que ele tem uma tarifa mais alta. E aí é aonde eu gostaria de chegar para responder às questões que me foram colocadas.

Em Altamira, para usar o exemplo que o senhor colocou, Deputado... Não, foi o Deputado Zé Geraldo, a TRIP, e aí me permitam usar – apesar de estar sentado aqui como representante do SNEA – o exemplo da empresa que eu mais conheço, que é a empresa que eu represento: nós recebemos os nossos primeiros jatos regionais em 2009. A intenção de usar esses jatos regionais era em Altamira, Santarém... Santarém não, porque não é bom exemplo, pois se pode usar jato. É Altamira, Tefé, Tabatinga, Itaituba, onde já se operou com avião a jato na Amazônia. Só que hoje, por conta da restrição da infraestrutura, nós tivemos que usar os mesmos jatos em Santos Dumont, Confins, Guarulhos, aeroportos que estão saturados. E são aeroportos em que o *narrowbody* é muito mais competitivo do que o avião regional. Então, desde 2009 estamos tentando trabalhar junto com a INFRAERO e com o Governo do Estado do Pará para mudar a situação de Altamira. Nós estamos muito confiantes de que isso vai acontecer em breve, até por conta do envolvimento direto do Consórcio Belo Monte, que tem o maior interesse de movimentar a cidade.

Mas eu vou colocar a situação para o senhor então, hoje. Há 4 voos diários entre Belém e Altamira; são 2 com ATR-72 e 2 com ATR-42. O 72, já falei para o senhor, o custo de cada assento lá é 3 vezes o custo de um assento no Airbus-320; no 72, é 2 vezes. Custo do assento/quilômetro. É porque ele é mais lento. Ele é turboélice, consome menos combustível, mas é mais lento, e o custo total associado a ele é maior.

Então, o que ocorre? Em qualquer mercado, Deputado, em que houver um avião com custo maior e a demanda muito maior do que a oferta, o que vai sobrar? Vão sobrar as tarifas mais altas. Na hora em que o senhor for buscar, infelizmente, as tarifas vão ser mais altas. E aí...

O SR. DEPUTADO ZÉ GERALDO – Não, tudo bem. Aí, não se conforma é esse “mais alto”.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Sim, eu vou chegar lá.

O SR. DEPUTADO ZÉ GERALDO – É esse “mais alto”.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Eu vou chegar lá, se o senhor me permite.

(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Está certo.

O SR. DEPUTADO ZÉ GERALDO – De 400 para 1.200, 1.300.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Eu vou chegar lá, se o senhor me permite.

Eu quero... É porque foi a pergunta final da Deputada Elcione Barbalho, aí, eu queria... Como é que se forma esse preço? E eu queria chegar lá.

Santarém e Altamira, nós estamos trabalhando enquanto empresa aérea usuária, junto com a INFRAERO, e estamos na expectativa de que isso, realmente, mude. E eu posso assegurar ao senhor: em Altamira, no momento em que terminarem as obras, a oferta do transporte aéreo, não só da nossa empresa, mas de todas as empresas aéreas vai aumentar muito. Então, vai mudar a situação, mostrando mais uma vez que a infraestrutura é o grande fator demandante. É o preço do combustível e a infraestrutura.

Bom, em relação a percentual, que o senhor perguntou também, eu tenho aqui uma informação internacional da IATA, em relação ao percentual do preço de combustível.

A IATA fez um estudo, e, no mundo, 32% do custo das empresas aéreas é o combustível. No Brasil, em média, agora, nesse último ano, 2011, 38%. Mas, para as empresas aéreas regionais e as cargueiras chega a ser 45% o custo do combustível, como o senhor colocou. Então, de fato, o combustível, além da grande oscilação que pode acontecer por fatores geopolíticos e macroeconômicos internacionais, ele ainda é um insumo que tem diferença da água para o vinho na operação.

Eu vou passar aqui para o Deputado Arnaldo Jordy.

Em relação aos dados regionais, Deputado, os dados que o SNEA apresentou hoje do caso TRIP são exclusivamente da Amazônia. Mas

nós podemos buscar regionalizar ainda mais os dados, e vamos buscá-lo na medida em que esse grupo de trabalho, Sr. Presidente, estiver estabelecido, ou, na demanda que o senhor tiver, nós estamos à disposição para regionalizar as informações.

A questão da tarifa, vou pedir permissão para responder ao senhor por último, junto com os demais Deputados.

Em relação à Deputada Marinha Raupp, eu gostaria de ressaltar que a TRIP, empresa que também represento, está operando em 4 aeroportos no Estado de Rondônia; em 8, no Pará; em 13, no Amazonas, e só não operamos em mais, como foi na minha fala, porque não há mais aeroportos disponíveis. Hoje as empresas aéreas não operam para onde elas gostariam; elas operam para onde dá. Então, à medida que houver mais aeroportos disponíveis nas Regiões Norte e Nordeste, certamente, serão operados.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP – Mas eu gostaria de uma pergunta, então. A TRIP e a Azul fazem voos capital a capital, Brasília a Porto Velho?

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Bom, eu vou deixar a questão da Azul ser respondida pelo meu companheiro Febeliano.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP – A pergunta é para a TRIP.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Está.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP – A TRIP opera rota capital a capital? Especificamente, Porto Velho a Brasília?

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Especificamente, Porto Velho a Brasília ainda não. Mas isso tem algumas lógicas, como eu falava da questão da demanda. Hoje, os três principais *hubs* do País são, obviamente, São Paulo, Rio e Brasília. Esses *hubs*, permitam-me utilizar essa palavra que a aviação usa, são os centros de conexão da rede. Esses locais são os centros de conexão da rede. Nesses locais, existe a maior oferta das outras empresas.

Portanto, normalmente a empresa aérea regional tem o papel de usar a aeronave regional justamente para ofertar em mercados onde a demanda é de média ou baixa densidade. Hoje, por exemplo, a TRIP voa de Porto Velho a Manaus, Rio Branco e Cuiabá. Através de Manaus, nós voamos para Belém e Salvador – temos vários passageiros que embarcam em Porto Velho e vão para Salvador. De Rio Branco e Porto Velho, com uma escala em Confins, o passageiro vai para Porto Alegre, Vitória,

Santos Dumont, Londrina, Curitiba e Florianópolis. Esse é o segmento da aviação regional.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP – Eu entendi, mas eu estou imaginando que o senhor está tentando responder à indagação que eu fiz com relação ao voo Brasília a Porto Velho.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Sim.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP – Está no contexto da sua explicação. Correto?

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Isso. Eu gostaria de pegar justamente este ponto: a ligação das capitais do Norte e Nordeste com a Capital Federal, Brasília, onde está havendo uma diminuição de frequências. É um pouco o que eu dizia anteriormente. As empresas aéreas que operam aeronaves *narrowbodies*, ou seja, Boeing 707, Airbus, têm verificado que a demanda dessas cidades poderia ser melhor atendida com outro tipo de aeronave, as aeronaves regionais.

O que vamos ver, provavelmente, não é o desatendimento dessas cidades. O que nós vamos, provavelmente, ver no mercado é uma migração de aeronaves *narrowbodies* para aeronaves regionais servindo também a este mercado, inclusive a Capital Federal, São Paulo, etc.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP – Eu imagino que o senhor, representando o sindicato, já tem essa informação prévia e já trabalhou para que, havendo substituição dessas aeronaves por outras de outras empresas nas mesmas rotas, não há, portanto, um período em que não haja esse voo direto. Veja bem. O senhor é a pessoa que detém todas as informações. O senhor, que é do sindicato, representa todas as empresas.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Perfeito.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP – Se o senhor tem a informação de que a TAM está propondo o cancelamento de voos diretos da Capital Federal para a Capital do Estado de Rondônia e que outras empresas com voos regionais entrarão no mercado nessa rota, vamos imaginar: se a TAM vai parar no dia 2, logo a Azul ou a TRIP já solicitaram anteriormente, previamente, e nós não teremos um período em que não teremos o voo direto. Ou não é assim que o mercado trabalha?

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – A senhora fez uma pergunta extremamente oportuna, para eu chegar ao ponto final da minha fala e, em seguida, passar a palavra ao Febeliano.

Desde a liberação que houve em 1992, com a criação da ANAC, pela Lei nº 11.182, que estabeleceu o regime de liberdade tarifária e livre concorrência, o que ocorre? Apesar de eu estar aqui sentado, representando o Sindicato Nacional das Empresas Aéreas, certamente eu não tenho procuração dos Presidentes e do planejamento das empresas aéreas para lhe dar uma resposta 100% assertiva.

Eu gostaria de colocar é que, com o regime instituído pela lei da ANAC – mais uma vez, volto àquela minha: as empresas vão para onde dá, não para onde elas querem –, houve uma percepção e um apetite de investimento das empresas, até por conta da quantidade de empresas que existem hoje no mercado, de ocupar as demandas na medida em que elas surgem.

O que nós podemos validar é, em primeiro lugar, que não vão sobrar demandas sem ser atendidas, porque hoje existe um grande investimento das empresas aéreas. Eu mostrei, na minha fala e no meu gráfico, que a frota não para de crescer, a oferta de assentos por quilômetro não vem parando. Apesar de as estatísticas terem demonstrado que nesse mês de março a TAM e a GOL reduziram suas ofertas, a TRIP, a Avianca e a Azul aumentaram e mais do que compensaram a redução da TAM e da GOL.

O que nós vamos continuar vendo no mercado é o aumento sistemático e a ocupação dos espaços talvez por outros tipos de aeronaves.

Concluo minha fala e respondo à Deputada Elcione Barbalho quanto à formação de tarifas. A liberdade tarifária tem a seguinte prerrogativa: a empresa aérea define as suas tarifas controladas pela ANAC, do ponto de vista do abuso econômico. Então, cabe à ANAC controlar o abuso econômico.

O que ocorre? No regime de regulação que existia anteriormente para as grandes empresas, é muito confortável ter uma tarifa regulada, porque a tarifa vai ser sempre maior que o custo. Então, eu vou assegurar que se eu só tenho 60% de ocupação, aqueles 60% têm de pagar uma tarifa suficiente para pagar o meu custo.

No regime de liberdade tarifária, cada empresa tem de gerenciar, de forma dinâmica, a rentabilidade de cada voo. E transportar passageiros é como transportar frutas, é altamente perecível. No momento em que o voo decola, se estiver vazio, é prejuízo. Se estiver cheio, é lucro.

O que ocorre nos regimes de liberdade tarifária? As empresas aéreas oferecem um grande número de passagens baratas e um número de passagens para compensar essas passagens baratas. De maneira que, na média, considerando qual vai ser a ocupação daquele voo, haja equilíbrio financeiro e uma pequena margem de lucro.

Deputada, só para concluir, se a senhora me permite, esse sistema é dinâmico; ele considera vários parâmetros. Ele considera, por exemplo, a demanda de cada voo, a sazonalidade ao longo do ano, a sazonalidade ao longo da semana, e isso é feito quase como se fosse um robô. São sistemas que custam milhões de reais de investimentos que fazem essa sistemática.

O que as empresas aéreas têm feito e se propõem a fazer nas regiões, como a Norte, que tem a questão do passageiro que necessita ser transportado em situação de emergência, de última hora, e que muitas vezes requer uma tarifa diferenciada? O que se tem de buscar é algum tipo de convênio e acordo das empresas aéreas com os Estados.

A TRIP, empresa que eu represento, já fez esse tipo de acordo em alguns Estados e reserva algumas passagens com tarifas diferenciadas para atender às necessidades humanitárias. Nós entendemos que nas Regiões Norte e Nordeste existem, sim, necessidades humanitárias que precisam ser atendidas de forma diferenciada.

Mas o que eu quero colocar, para concluir minha fala e poder ouvi-la, é que o sistema é altamente dinâmico. Qual vai ser a desvantagem se nós voltarmos a ter um sistema regulado? Para as empresas aéreas vai ser mais confortável, porque nossas tarifas sempre vão ser baseadas no custo mais alguma margem. Então, de certa maneira, vai inibir principalmente a universalização. Aqueles 50% dos passageiros que viajam hoje por lazer, que foram beneficiados pelo grande número de tarifas baratas, vão deixar de ter esse acesso, porque como na média ela é mais alta, não vamos ter mais tarifas baratas. Mas as mais altas também vão acabar.

A SRA. DEPUTADA ELCIONE BARBALHO – Dr. Victor, desculpe-me, mas acho que, para nós, isso não funciona não. Se alguém está lhe informando isso, está lhe informando muito mal. É um absurdo! A gente só vê para o Sul e para o Sudeste do Brasil – não para o Pará nem para a Região Amazônica – essas tarifas fáceis, acessíveis. Quando a demanda aumenta, elas estouram e o passageiro não tem acesso nem para comprar, principalmente em época de férias, enfim, alguns fins de semana

que têm um feriado pelo meio. Então, não dão oportunidade para as pessoas. Eu não entendo que parâmetro é esse usado.

Sinceramente, o senhor vai me desculpar, mas essa não é a realidade. Se o senhor puder levantar dia a dia... Ainda anteontem eu precisava trazer um advogado para cá.

Ângelo, qual foi o valor da passagem num voo da madrugada, de 6:20 da manhã?

O SR. ÂNGELO – Mil setecentos e oitenta reais.

A SRA. DEPUTADA ELCIONE BARBALHO – Então, não venha me dizer que nessa hora está vazio. Não está vazio. A qualquer hora, essa conversa... Como a gente não tem a quem apelar e não tem um voo em que a oferta é menor que a procura, então, não tem por quê. Não tem por quê.

Eu, sinceramente, fico estarecida de ver a realidade de que nós, amazônidas, reclamamos.

O SR. DEPUTADO ARNALDO JORDY – Dr. Victor, só para complementar o mesmo raciocínio. Sua explicação, ainda que cartesianamente, tem uma lógica. Quer dizer, temos um preço médio de 500, temos uma oferta de algumas passagens por 400 e algumas outras por 600, para compensar as de 400 e chegar à média aproximada de 500. Esse é o seu raciocínio, pelo que eu entendi. Isso não acontece nos exemplos que nós estamos dando. Isso é absolutamente fictício para a realidade amazônica. Estamos falando que as tarifas mais caras custam 600, compra-se algumas passagens por 400, e de vez em quando elas vão a 1.200! É isso que ocorre. A disparidade é tamanha! Foi citado o exemplo de um horário que não é nobre, vamos dizer assim, uma tarifa sendo praticada pelo valor que foi dado. Então essa explicação não cabe para as nossas inquietações.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Antes de passar a palavra ao Febeliano, eu gostaria de dizer à senhora que infelizmente eu não tenho os dados das nossas tarifas. Mas eu gostaria que nessa reunião do grupo técnico, Sr. Presidente, se fosse possível, que nós pudessemos abordar essa questão.

A SRA. DEPUTADA ELCIONE BARBALHO – Com certeza.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – E talvez exemplificar. Exemplos concretos poderão ser até, talvez, mais elucidativos para que nós venhamos a revisar. Aliás, eu me esqueci de mencionar que

foi falado que um Deputado foi maltratado. Foi a senhora mesma, não é, Deputada Elcione?

A SRA. DEPUTADA ELCIONE BARBALHO – Foi, foi.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Então, isso é totalmente inadmissível, totalmente inadmissível!

A SRA. DEPUTADA ELCIONE BARBALHO – Ele é do Amapá.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Se ocorreu isso, nós precisamos investigar, porque essa não é a postura das empresas aéreas.

A SRA. DEPUTADA ELCIONE BARBALHO – O nome dele é Jurandil Juarez.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Não só porque as senhoras e os senhores são os representantes do povo, mas porque são nossos usuários, de forma geral, e a ANAC tem regulação que inibe esse tipo de prática. Então, é totalmente inadmissível.

Considero imprescindível, Sr. Presidente, tratarmos esse tema, tão importante e tão sensível, com números, com fatos. Então, minha sugestão seria a de tê-los na reunião de trabalho para vir a tratar disso.

Sr. Presidente, se o senhor me permite, passaria a palavra ao Febeliano, se ele quiser complementar.

O SR. ADALBERTO FEBELIANO DA COSTA FILHO – Eu só queria esclarecer que essa questão de tarifas de empresas aéreas se tornou bastante complexa e um pouco complicada de entender para quem não a conhece. Existem dezenas de trabalhos acadêmicos que levaram a essa forma de precificação.

Dentro desse grupo de trabalho, eu acredito que seria melhor se os Srs. Deputados escolhessem um ou dois técnicos da Casa, para que nós pudéssemos explicar a eles, para que eles possam entender. Porque realmente, para dar essa explicação agora, não é uma coisa que poderemos explicar em uma ou duas horas. É um negócio bastante complexo, com raízes que precisamos construir e mostrar para esses técnicos. E sendo esses técnicos da confiança dos senhores, eu acredito que ficaria mais fácil para eles avalizarem, porque o que está sendo feito é o correto. Porque é esse formato, como o Celestino muito bem mencionou, que permite que nós tenhamos passagens muito baratas, que são as passagens compradas por pessoas que viajam por motivos pessoais, ou seja, para quem pode se programar.

Realmente existe uma penalização para quem compra em cima da hora. E não é só uma questão de o avião estar vazio, mas uma penalização. É intencional cobrar muito de quem compra passagem em cima da hora. Por quê? Porque, para as próprias empresas, é muito mais interessante que as pessoas comprem com antecedência. Assim, elas têm mais previsibilidade em suas receitas. Por isso eu digo: é uma questão bastante complexa.

Realmente eu gostaria de chamar a atenção das Sras. e dos Srs. Deputados para algo um pouco diferente. Eu gosto muito de história. E eu queria lembrar os senhores que o Brasil foi mais bem servido pelos serviços aéreos na década de 50. Nós tínhamos quase 360 cidades atendidas pelo transporte aéreo regular.

Ainda na década de 50, com a desativação dos aviões a pistão, os DC-3, essa migração de equipamentos fez com que o número de cidades atendidas fosse caindo gradualmente até que, em 1974, nós tínhamos 95 cidades atendidas pelo transporte aéreo regular. Só 95! Foi quando o Governo Federal criou o Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional, criou a Rio Sul, criou a TAM, criou a VOTEC, criou a Nordeste, criou a TABA – todos os senhores conhecem esses nomes, certo? – para reverter essa tendência. De novo, esse sistema funcionou. Duas dessas empresas, a TAM e a Rio Sul, viraram empresas de projeção nacional, e o número de cidades atendidas foi crescendo paulatinamente. Chegou a 270 cidades, no ano de 1999. Então, notem: não foram as 370 que tínhamos antes, mas 270 cidades.

Depois, pelos motivos muito bem exemplificados pelo Celestino, houve mais um colapso. E aí nós estamos vendo uma segunda migração de equipamentos, porque o colapso da VASP, da VARIG e da TRANSBRASIL fez com que TAM e GOL principalmente se concentrassem em aviões de grande porte. E, ao se concentrarem em aviões de grande porte, eles não são adequados para as rotas de baixa e de média densidade. Então, de novo, são abandonadas cidades. Então, de 270 cidades, nós vamos voltar para umas 95, 96 cidades lá para 2002, 2003. Eu não tenho o dado exato. Talvez o Ricardo tenha o número mínimo; foi mais ou menos nessa época, não é Ricardo? Depois, paulatinamente, nós estamos recuperando o número de cidades atendidas.

Como o Ricardo bem mencionou, hoje o que nós temos são mais novas rotas do que novas cidades. Nós estamos tendo uma intensificação da malha atual. A malha atual está servindo melhor os clientes.

Na realidade, a Deputada Elcione pergunta quais são as capitais que nós ligamos. A Azul, por exemplo, foi a primeira empresa a fazer voo direto de Porto Alegre a Belo Horizonte. Acreditem ou não, duas das mais importantes cidades brasileiras não tinham voo direto. Para ir de Porto Alegre a Belo Horizonte, o passageiro precisava fazer uma conexão no meio do caminho. Então, essa é a nova forma como o transporte aéreo está se desenvolvendo.

Estejam certos todas as senhoras e todos os senhores: nós vamos atender muito bem toda a Região Norte, toda a Região Nordeste. É só uma questão de tempo.

Sem pensar muito, eu relacionei aqui 21 cidades em que a Azul gostaria de voar, mas que não tem condições de voar por falta de infraestrutura. Querem ouvir os nomes? Pelotas, Bagé, Uruguaiana, Santa Maria, Passo Fundo, Caxias do Sul, Jaguaruna, Caçador, Chapecó, Lages, Toledo, Umuarama, Campo Mourão, Barretos, Franca – capital nacional do sapato –, Araraquara – capital do suco de laranja –, Ourinhos, Resende, Macaé – capital nacional do petróleo; não dá para a gente voar lá, o aeroporto não permite –, Campos dos Goytacazes, Angra dos Reis – não saí ainda nem do Rio de Janeiro.

Essa dificuldade de infraestrutura e esse fato de a malha ser muito esparsa é uma realidade do Brasil. Nosso mercado de transporte aéreo ainda está em desenvolvimento.

Senhoras e senhores, países das dimensões brasileiras, como Estados Unidos, Canadá e Austrália, normalmente têm duas viagens e meia por ano por habitante. No Brasil, no ano passado, que foi um ano glorioso, com 80 milhões de passageiros, nós tivemos 0,4. Mesmo se nós levarmos em consideração a diferença de renda *per capita* desses países, nós deveríamos ter hoje no Brasil pelo menos 200 milhões de passageiros por ano. Se nós não temos esses 200 milhões de passageiros por ano é por que não conseguimos levar o transporte aéreo a todas as cidades não só da Amazônia, não só do Nordeste, do Centro-Oeste, do Sudeste, da Região Sul! Santa Maria não tem voo regular de qualidade. Santa Maria, cidade importantíssima, onde está uma das principais universidades federais do País, uma das principais instalações militares do País. Na realidade, essa é uma característica do nosso mercado. Nós estamos em evolução.

Infelizmente, nem a Azul nem a TRIP, e acredito que nem as maiores, a TAM e a GOL, conseguem crescer em velocidade supersônica. Precisa

de muito capital para trazer os aviões, precisa de muito capital para treinar nosso pessoal. Então, nós continuaremos crescendo, nós continuaremos nos desenvolvendo. Podem ter certeza: nós vamos chegar a essas cidades, nós vamos oferecer um serviço de qualidade. E quando eu digo serviço de qualidade, fazer voos às segundas, quartas e sextas, isso não é oferecer um serviço de qualidade. As pessoas querem voos diários. É isso que é importante; é isso que permite a efetiva integração das cidades na malha aérea nacional; é isso que permite o desenvolvimento econômico dessas cidades.

Esse é o objetivo que nós temos de buscar e nós estamos buscando.

A SRA. DEPUTADA ELCIONE BARBALHO – Dr. Adalberto, apenas para completar, porque sei que não está sendo discutida essa questão aqui, seria bom ser também discutida a questão do táxi-aéreo. Quando o senhor cita essas cidades, pense: estradas da melhor qualidade possível, tapete. Agora, vá andar na Transamazônica, vá pegar as nossas estradas que o senhor vai ver que não há alternativa, o cara morre lá pelo meio. Quer dizer, ou o passageiro aceita a imposição do valor que estão colocando... Olha, eu nem estou falando em época de campanha, porque aí arrepia mesmo. É verdade, vamos ser honestos aqui! Porque se nós tivéssemos um valor estipulado, uma tabela, mas não, vai de acordo com a cara do freguês.

Os pobres dos Prefeitos só faltam arrancar os cabelos, porque toda hora aparece um doente, não é verdade? Veja, eu estou lhe dizendo o que é a nossa Amazônia. O meu Pará é uma imensidão: o senhor vai de cavalo, o senhor vai de (*ininteligível*), o senhor vai de voadeira. Para qualquer coisa se apela para chegar aonde se quer. Apenas estou somando para lhe dizer aqui neste momento, para colocarmos para fora o nosso sofrimento.

Recebi agora mesmo o representante dos táxis-aéreos. Vamos conversar também essa questão, porque tem de haver respeito. Quer dizer, vai de acordo com a demanda, vai de acordo com o valor. É mais baixo, é mais alto. Tudo bem? Não pode ser assim. Não tem condição isso.

Obrigada.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – A questão dos táxis-aéreos é realmente muito importante. As empresas de táxis-aéreos, quando fazem aquisição de aviões, pagam mais impostos do que as empresas de transporte aéreo regular. Já militei na área de aviação geral, por isso me sinto até confortável em falar em defesa delas. Na realidade,

deveria ser harmônica a legislação tributária para as empresas aéreas e para os táxis-aéreos, porque o avião é tão essencial para eles quanto para as empresas aéreas.

Deputada, eu queria só chamar a atenção para um número curioso, que talvez mostre à senhora que as estradas tapetes não são o fator preponderante para o transporte aéreo. Quando chegamos a Campinas, para sair de Campinas e ir a Salvador, não havia voo direto. O passageiro precisava ir a Brasília, Belo Horizonte ou Rio de Janeiro para fazer a conexão. O voo mais rápido demorava 4 horas e meia, o voo mais demorado, doze horas. Trinta e cinco pessoas por dia faziam essa viagem de avião, que custava 700 reais. Depois que a Azul chegou a Campinas, estamos oferecendo quatro, cinco, às vezes até seis voos diários, dependendo da época do ano. A passagem caiu de 700 reais para 350 reais. Eram 35 pessoas por dia, hoje viajam 600 pela Azul e empresas congêneres.

Esse é o poder de multiplicação. Estamos falando de Campinas, que tem toda aquela infraestrutura. Não é só uma questão da infraestrutura, mas o fato é que o mercado precisa ser desenvolvido seja no Pará, seja em São Paulo. Não dá para imaginar Barretos sem voo regular. Não tem cabimento pensarmos nisso. Quer dizer, o mercado lá em São Paulo também é muito pouco desenvolvido. Não conseguimos voar em Barretos ainda e vai demorar para chegarmos lá. Por quê? Porque não há infraestrutura.

A SRA. DEPUTADA ELCIONE BARBALHO – Eu sei que estamos noutro Brasil e que estou falando de outro Brasil.

Há outra coisa que eu gostaria de falar aqui – dá até para achar graça. Vou colocar uma questão aqui. Para ir aos Estados Unidos ou à Europa tem que ir a São Paulo. Poucos são os voos que saem de Manaus. Poucos são os voos! Agora vejam bem: nós somos o porto mais próximo dos Estados Unidos e da Europa. Por que isso? Fica a pergunta no ar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Como foi tocado o assunto dos táxis-aéreos, está aqui o Presidente da Associação Brasileira de Táxis-Aéreos, Sr. Milton Arantes Costa, que vai apenas fazer seus breves comentários e se colocar à disposição de nossa Comissão e de todos os Parlamentares para falar sobre o assunto dos táxis-aéreos. Mesmo não tendo sido convidado por requerimento, veio debater este assunto tão importante, foi um dos primeiros a chegar à nossa audiência. Até este momento continua conosco.

Com a palavra o Sr. Milton.

O SR. MILTON ARANTES COSTA – Boa tarde a todos.

Cumprimento as Sras. e Srs. Deputados e os demais presentes.

Represento a Associação Brasileira de Táxis-Aéreos. Estou na presidência desta associação, que é jovem, há um pouco mais de 1 ano e meio ela foi criada. Pela manhã estive no Senado atendendo a um convite da Subcomissão de Aviação Civil.

É difícil falar de Amazônia sem a atividade de táxi-aéreo. Existe um mito que precisa ser quebrado: o de que o táxi-aéreo na Amazônia atende a um grupo elitizado de pessoas. Na verdade, táxi-aéreo na Amazônia tem uma função social extremamente importante e até nivela as classes sociais. Lá tem o grande empresário, o dono do supermercado, o professor que utiliza o táxi-aéreo, devido à dificuldade de infraestrutura que há nos Estados do Norte.

Nós observamos certa, eu até diria, discriminação em relação à nossa Região Amazônica, porque políticas são adotadas e elas acabam desprezando a necessidade gigantesca que aquela região tem de utilizar os aviões como meio de transporte.

Se chove muito, não tem estrada; se chove pouco, a navegação fluvial não é possível. Então, o táxi-aéreo é uma ferramenta fundamental. E com esta ferramenta fundamental, o táxi-aéreo, que são feitas as remoções para indígenas, ribeirinhos, o transporte de enfermos, o transporte de valores.

Segundo estatística levantada pela Associação Brasileira de Táxis-Aéreos, hoje, em torno de 80% dos transportes aeromédicos de pacientes graves de hospital para hospital são feitos por empresas de pequeno e médio porte.

Nós temos uma legislação, Srs. Deputados, extremamente complicada. Hoje, pelo Senado Federal, eu disse que são 26 documentos que a Agência Nacional de Aviação Civil exige para regular nossa atividade. Se vocês observarem, por exemplo, os incentivos que as grandes companhias aéreas têm...

Foi falado aqui que o combustível é caro na Amazônia – eu concordo –, cerca de 2 reais, mas não me lembro quem fez esse comentário. Para nós, do táxi-aéreo, o litro do combustível, o querosene, chega até 6 reais. É necessário, sim, que políticas práticas sejam desenvolvidas, a fim de que essa atividade não seja tão onerada.

Houve o fechamento das Unidades Regionais de Belém e de Manaus e das demais Unidades Regionais, o que fez parte de uma política de modernização da Agência Nacional de Aviação Civil, e a Associação Brasileira de Táxi-Aéreos nasceu nesse contexto. Foi um grito de desespero das empresas de táxi-aéreo, porque muitas delas entraram em colapso e nós, através de documento público... Estive pessoalmente com o então Ministro da Defesa, Nelson Jobim – na oportunidade, a Sra. Fabiana estava presente em uma das reuniões que tivemos no Ministério da Defesa –, e disse-lhe do impacto negativo decorrente do fechamento dessas Unidades Regionais sobre a atividade de táxi-aéreo.

Nós não podemos olhar a aviação de forma isolada, porque é um conjunto de engrenagens. Nós, do táxi-aéreo, capacitamos o jovem piloto e, depois de um ou dois que está conosco, nós o entregamos às grandes companhias, quando, após um processo de seleção e treinamento, futuramente, abastece o mercado de transporte de linha aérea.

Então, agradeço pela oportunidade.

Apresento a Associação Brasileira de Táxi-Aéreos, cujos colegas que dela fazem parte estão à disposição para contribuir em futuras audiências públicas, assim como esta, a fim de debater a dificuldade real daquele povo da Amazônia que não pode ser um povo esquecido ou ter um tratamento diferenciado.

Nós, brasileiros, precisamos olhar a Amazônia, da maneira como o mundo a olha. Temos que amar e respeitar aquele lugar. E a aviação é uma ferramenta importantíssima para o desenvolvimento e para a justiça social, de modo geral.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Muito obrigado, Sr. Milton, pelas palavras.

No momento em que chegamos a quase quatro horas de audiência pública, darei a palavra para os esclarecimentos finais a cada um dos convidados. Além disso, a Comissão e a Mesa disponibilizarão a todos os Parlamentares, para que cheguem aos seus gabinetes, as apresentações aqui realizadas, através dos *slides* que já nos foram encaminhados pelos palestrantes.

Também informo aos convidados e aos palestrantes que esta Comissão irá encaminhar um ofício para cada um percorrendo sobre o principal objetivo da Comissão.

Na opinião de cada um de V.Exas., quais são as sugestões para que o Congresso possa ajudar o povo brasileiro? Não se trata de ajuda à empresa TAM ou à empresa GOL, nem à INFRAERO, mas ajuda ao povo brasileiro do Norte e do Nordeste e ao povo de todo o nosso País, para que ele possa realmente ser respeitado como merece, já que está pagando por um serviço e almeja que seja um bom serviço. É claro que os limites das empresas aéreas devem ser respeitados, por serem empresas e objetivarem lucros, mas também o consumidor merece respeito.

Por esse motivo, passo a palavra ao Sr. Ricardo Chaves de Melo Rocha, que representa a Secretaria de Aviação Civil.

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Obrigado.

Eu acho que uma ideia muito boa, que surgiu aqui e agora, foi a criação desse grupo de trabalho. Isso reúne as empresas, o Governo e os técnicos para a gente conversar e tentar identificar quais são os reais problemas. Até conforme o Celestino falou, identificar esses problemas específicos que foram levantados aqui, principalmente, em relação à questão dos preços das tarifas, elevados, no caso. Eu acho uma ideia muito interessante.

Quero responder ao Deputado Arnaldo Jordy a respeito de sua observação sobre a regionalização dos dados. Eu acho que é uma coisa, sim, que a gente tem de fazer. Realmente, na apresentação fala-se de forma geral.

Quando a gente olha para as tarifas, vemos um dado que é público, da ANAC, que abrange as tarifas, de modo geral, do País inteiro. Esses dados, analisados de forma regional, podem trazer algumas respostas para a gente. Então, eu acho importante a gente trabalhar nesse sentido. Mas farei algumas observações sobre o que a Secretaria vem fazendo em relação à aviação regional.

Fabiana abordou aqui a questão do investimento em infraestrutura aeroportuária. Estamos desenvolvendo um projeto, um plano de desenvolvimento para a aviação regional focado no principal problema, como foi falado aqui pelo Febeliano e pelo Victor Celestino. Temos, mais uma vez, um gargalo em infraestrutura portuária.

Estamos tentando atacar esse problema. Temos o Fundo Nacional de Aviação Civil, que terá recursos consideráveis. Estamos nos estruturando para investir em infraestrutura aeroportuária, principalmente, em infraestrutura aeroportuária regional.

Então, o que fizemos, conforme a Fabiana falou? Estamos chamando todos os Estados da Federação para discutir o assunto; estamos procurando eleger infraestruturas, Municípios que tenham esse potencial para receber transporte aéreo regular de passageiros; estamos conversando com todas as empresas aéreas representadas pelos sindicatos: recebemos o SNEA, a ABETAR, inclusive, a EMBRAER também, que nos forneceu algumas informações.

Então, é muito importante a nossa ideia de parceria com os Estados e com as empresas aéreas, o que já está surtindo efeito. Temos visto, nessas reuniões, uma grande convergência do que propomos inicialmente com o que os Estados e as empresas aéreas estão propondo em relação ao transporte aéreo regional.

Estamos trabalhando para isso. Em breve, teremos um resultado dessa fase inicial dos trabalhos, com a eleição desses Municípios que escolhemos para receber investimentos em infraestrutura regional.

É o que eu gostaria de deixar registrado. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Agradeço a presença do Sr. Ricardo Chaves.

Passo a palavra para o Sr. Tarik Pereira de Souza, representando a ANAC.

O SR. TARIK PEREIRA DE SOUZA – Eu gostaria, neste momento, de agradecer pela oportunidade de vir falar sobre um tema tão importante.

Concordo plenamente com a Deputada Marinha Raupp. Nós estamos aqui para buscar as soluções. Quando a identificar o problema, acredito que todos já sabemos quais são os problemas. Temos de buscar as soluções.

A criação desse grupo técnico, entendo que é uma boa ideia. Coloco-me à disposição para contribuir com o meu conhecimento técnico na área de infraestrutura aeroportuária.

Tenho plena convicção de que só conseguiremos achar a solução se todos nós trabalharmos integrados. É impossível resolver um problema complexo como esse apenas de forma unilateral.

Para a própria Deputada Marinha Raupp, ficou bastante claro, imagino eu, que o Governo Federal, especialmente, a Secretaria de Aviação Civil está realmente planejando um investimento maciço na aviação regional, nos aeródromos da aviação regional. Eu vejo que isso é muito

importante e vai contribuir em todos esses questionamentos que estão sendo feitos aqui.

À Deputada Elcione Barbalho, gostaria de dizer que, por coincidência, a gerência na qual eu trabalho é responsável pelo cadastro dos aeródromos, das pistas. Conforme falado na minha apresentação, nós seguimos a Resolução nº 158. É sempre algo que parte do operador, no caso, do Estado ou do Município, não é a ANAC que vai lá, por iniciativa própria, e homologa uma pista e a registra.

Por quê? Porque nós precisamos saber quem é o responsável por aquele aeródromo para cadastrá-lo, o que talvez seja a parte mais fácil. Depois, vem a parte que eu considero mais difícil, que é a parte de manter o aeródromo em condições operacionais.

A senhora pode ter certeza de que a ANAC vai buscar sempre a liberação de todas as pistas que cumpram os requisitos de segurança. Esse é o nosso foco.

Para o Deputado Arnaldo Jordy, posso dizer que sou bastante solidário à questão que o senhor falou, das Unidades Regionais, inclusive, porque sou servidor concursado, do primeiro concurso. A vaga para a qual fui aprovado é de Manaus. Trabalhei em Manaus de 2007, quando tomei posse, até março de 2010. Realmente, houve uma desidratação das Unidades Regionais.

O Diretor Passos participou, então, da audiência sobre Altamira e comentou a questão da falta de pessoal para abastecer essas pontes. Por coincidência, recentemente, estive discutindo internamente com alguns colegas de trabalho e há no próprio *site* do Planejamento que, das quatro carreiras que compõem a ANAC, dos cargos efetivos, temos hoje em torno de mil a 1.100 servidores efetivos. A lei, se não me engano, fala em torno de 1.800 a 1.850. Seria um déficit daquilo que foi previsto na lei de criação da ANAC, em 2005, de 750 servidores.

Talvez a luz no final do túnel eu já posso lhe adiantar: recentemente, o Ministério do Planejamento autorizou um concurso para a ANAC e acredito, então, que nos próximos meses o edital vai ser lançado e novos servidores vão chegar à casa para somar esforços nessa luta que é tratada em ação civil no Brasil.

Ao Deputado Zé Geraldo, a situação de Altamira vem sendo discutida com muita força nessas últimas semanas. Realizamos audiência com o Dr. Passos. Semana passada, um gerente da Superintendência de

Infraestrutura participou de uma audiência, inclusive, com o Senador Flexa Ribeiro, sobre Altamira. A INFRAERO solicitou algumas autorizações de construção, concedidas pela ANAC, que realmente aguarda que as obras sejam finalizadas para que possa efetuar a atualização do cadastro desses aeródromos.

Ao Deputado Raul Lima, é muito importante o seu relato para dizer-lhe que, no caso específico de Boa Vista, o aeroporto está em condições, está pronto para receber os voos.

Eu vejo muitas empresas aéreas dizerem que o problema é só infraestrutura. Eu discordo. Não é somente infraestrutura, não é um problema tão simples essa questão de demanda, de preço, de passagens. É o caso de que, em Boa Vista, o aeroporto está em condições.

Então, isso demonstra que não é só a infraestrutura que influencia. Tem a ver também, principalmente, com a aviação regional. Mas é um problema muito mais complexo.

A questão dos voos que eram para Boa Vista, estavam autorizados para Boa Vista, depois, foram retirados. A nossa Assessora Parlamentar da ANAC, Dra. Ilma Lima, está aqui, está ouvindo a audiência desde o início e, apesar de não ser a minha área de atuação, com certeza, ela vai levar essas demandas à Diretoria da ANAC, à Superintendência competente para tal, para que atue junto às empresas aéreas e fiscalize realmente esse preço, se é realmente elevado, se está além do que deveria ser.

É um papel da ANAC regular e fiscalizar não só a infraestrutura, como a outorga dos serviços aéreos. A nossa Assessora Parlamentar Ilma, com certeza, vai levar esses anseios dos Deputados, com justa razão, às áreas competentes dentro da ANAC.

Quanto a Rio Branco, infelizmente, o Deputado Gladson Cameli não se encontra. Deixo registrado que estive em Rio Branco, numa das minhas primeiras visitas técnicas que fiz após ingressar na ANAC, em março de 2008, e desde então, eu, engenheiro de infraestrutura que sou, pude constatar que, realmente, o pavimento de lá não está em plenas condições. Eu posso garantir aos senhores que, da parte da ANAC, talvez Rio Branco seja o aeródromo que mais tenha sido vistoriado nos últimos meses por conta da situação, especialmente, do pavimento.

Ele levantou a questão de algumas empresas aéreas não operarem com a capacidade máxima das aeronaves. É exatamente a atuação da

ANAC: se a ANAC entende, baseada em requisitos técnicos, que a pista não está cumprindo os requisitos, ela vai lá e, vai, infelizmente, restringir operacionalmente.

É muito importante dizer que o Superintendente Regional do Noroeste, o Sr. Rubem Lima, está aqui presente, ouviu todos os comentários do Deputado e, com certeza, vai, junto aos escalões superiores da INFRAERO, levar esse assunto adiante.

Sobre Rio Branco ainda, até para os senhores terem uma ideia, se não me engano, semana retrasada, participei de uma reunião com o Diretor de Engenharia, o Sr. Jaime; com o Diretor de Operações, Sr. José Jordão, entre outros Superintendentes da INFRAERO, e um dos tópicos principais foi exatamente a situação do Aeroporto de Rio Branco, que também está puxando a atenção da agência, da parte da infraestrutura, sobre essa situação operacional.

Por fim, mais uma vez, gostaria de agradecer-lhes o convite e dizer que continuo à disposição para tratar desse importante assunto.

O SR. DEPUTADO ZÉ GERALDO – Tarik, você sabe me informar qual é o prazo para a empresa terminar o aeroporto, a pista em Altamira? Se você não souber, quem poderia me informar? Porque eu estou incomodado com aquela morosidade. Eu não sei o mês em que termina a... Eu sou acostumado a acompanhar as obras da minha região: empresa, valor, prazo que ela tem para fazer, porque eu também sou um – não é – fiscalizador, em alguns momentos, naquela região. Está certo? Eu quero ter essa informação, até porque o pessoal me pergunta. Eu passo naqueles aeroportos quase toda a semana.

O SR. TARIK PEREIRA DE SOUZA – Perfeito.

O SR. DEPUTADO ZÉ GERALDO – Eu só vejo amontoarem brita, que estão trazendo de Monte Alegre, pelo rio, lá, amontoarem brita e mais brita, mas a obra não começa.

O SR. TARIK PEREIRA DE SOUZA – Obrigado a todos e boa tarde.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Para responder a esse questionamento do Deputado Zé Geraldo e também para fazer os esclarecimentos finais, passo a palavra ao Sr. Fernando Nicácio Filho, Superintendente Regional da INFRAERO; logo após, ao Sr. Adalberto Febeliano e, por fim, ao Sr. Victor Rafael Rezende, até porque a nossa Ordem do Dia já se iniciou.

O SR. FERNANDO NICÁCIO DA CUNHA FILHO – Muito obrigado, Deputado.

Eu queria passar a palavra ao Rubem, nosso Superintendente, para responder a essa pergunta e também à pergunta em relação à pista de Rio Branco.

Mas eu queria, rapidamente, antes de passar a palavra ao Rubem, concordar com o Tarik quando ele diz que nem todo problema que se aplica em torno da aviação regional é em relação à infraestrutura, reforçando o que o Deputado disse da condição do Aeroporto de Boa Vista.

Só para se ter uma ideia, nós temos, nas mesmas condições que o de Boa Vista, o Aeroporto de Parnaíba, que foi recentemente reformado. A pista do aeroporto foi ampliada, nós temos o combustível de aviação, temos uma seção contra incêndio com todos esses equipamentos que foram citados – carro contra incêndio, carro de resgate, bombeiro 24 horas –, e também não temos sequer um voo operando regularmente nesse aeródromo.

Então, esse é um cenário que podemos ver que ocorre em várias regiões no Brasil. E que não é só a falta de infraestrutura que colabora para a melhoria e a segmentação da aviação regional.

Então, queria passar, rapidamente, a palavra ao Rubens, para ele poder falar com relação a Rio Branco e a Altamira.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Eu queria me desculpar com o Sr. Fernando e o Sr. Rubens, mas é porque a Ordem do Dia, realmente, já se iniciou. Eu queria pedir ao Sr. Rubens para, se quiser, responder ao Deputado Zé Geraldo individualmente. E nós continuamos aqui com os nossos esclarecimentos finais.

Eu agradeço a presença ao Sr. Fernando Nicácio e também ao Sr. Rubens. Mais uma vez, desculpem-me.

Passo a palavra ao Sr. Adalberto Febeliano, representante da Azul Linhas Aéreas.

O SR. ADALBERTO FEBELIANO DA COSTA FILHO – Bom, eu queria só agradecer-lhes a oportunidade de vir conversar com as Sras. Deputadas e os Srs. Deputados. A Azul sempre vai estar à disposição dos senhores para que possamos conversar.

A Azul é uma empresa que tem crescido muito. Nós já estamos com 53 aviões na nossa malha. Obviamente, temos uma velocidade máxima

permitida para esse crescimento em função das necessidades de recursos. Mas estaremos sempre buscando novos mercados, novas oportunidades. Queremos estar sempre próximos dos senhores buscando, justamente, esses mercados.

É claro, só esclarecendo, nunca dissemos que é só a falta de infraestrutura que impede os voos. Mas só para contrapor Parnaíba, se quiser voar em Pelotas – é da INFRAERO –, não posso voar porque não há nada lá. Não há raios X, não há serviços contra incêndio, não há nada. E só como curiosidade: Pelotas foi a primeira cidade servida pelo transporte aéreo brasileiro, em 1927.

Mas, de qualquer maneira, o importante é justamente este diálogo, para que possamos, dessa troca de ideias, desse trabalho conjunto, efetivamente, fazer a nossa aviação crescer mais. Temos muito para desenvolvê-la.

E volto a insistir: seria muito importante se tivéssemos uma legislação específica para tratar a questão de segurança nos aeródromos, particularmente, os serviços de combate ao incêndio, para que possamos tornar a operação dos aeródromos mais viável do ponto de vista econômico. Uma cidade pequena, e aí falando especificamente das cidades da Amazônia, das cidades do Nordeste, uma Prefeitura pequena não vai ter condições de manter uma brigada de incêndio total funcionando. É ilusão querer imaginar que mesmo que equipemos o aeroporto ele possa continuar funcionando.

Então, precisamos efetivamente de uma norma própria, brasileira, voltada para os aeroportos domésticos, que seja mais condizente com as nossas necessidades.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Muito obrigado, Sr. Adalberto.

Passo a palavra, por fim, ao Sr. Victor Rafael Rezende Celestino, do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias.

O SR. VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO – Sr. Presidente, o SNEA, assim como suas associadas, a TAM, a GOL, a TRIP, a Azul, e todas as demais que não estiveram aqui presentes hoje, estão à disposição desta Comissão; parabenizo-os pelo trabalho. E gostaríamos de estar totalmente à disposição para prestar os esclarecimentos necessários e participar ativamente dos trabalhos técnicos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Wilson Filho) – Agradeço aos expositores a valiosa contribuição e os esclarecimentos prestados.

Agradeço ainda a presença dos colegas Parlamentares – somaram-se mais de 20 Parlamentares titulares – e dos demais presentes que contribuíram para o êxito deste evento.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião. Antes, porém, convoco os senhores membros desta Comissão a participarem da reunião deliberativa que será realizada amanhã, quarta-feira, dia 25, às 10h, neste plenário.

Mais uma vez, agradeço a todos pela presença.

Está encerrada a reunião.



Parlamento BRASILEIRO



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Conheça outros títulos da Edições Câmara no portal da Câmara dos Deputados: www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/edicoes