

9.2A/c/62

República dos Estados Unidos do Brasil



SEÇÃO DE COMISSÃO

Câmara dos Deputados

DO CONSELHO DE MINISTROS

ASSUNTO:

PROTOCOLO N.º

Estabeleça medidas de amparo à indústria do transporte aéreo, e dá outras providências.

DESPACHO: - Comissões de Constituição e Justiça - Transportes, Comunicações e Obras Públicas - Orçamento e Fiscalização Financeira e Finanças - (D.F. 8-2-62)

REMESSA: À C. de JUSTIÇA em 8 de fevereiro de 1962

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. Deputado Joaquim de Azevedo, em 19

O Presidente da Comissão de Justiça, em 19

Ao Sr. Dep. Hildebrando Gomes, em 20/3 1962

O Presidente da Comissão de Fernando de Sant'Ana, em 26ab/62

Ao Sr. Ernani Lator, em 19

O Presidente da Comissão de Luiz Weber, em 19

Ao Sr. em 19

O Presidente da Comissão de em 19

Ao Sr. em 19

O Presidente da Comissão de em 19

Ao Sr. em 19

O Presidente da Comissão de em 19

Ao Sr. em 19

O Presidente da Comissão de em 19

Ao Sr. em 19

O Presidente da Comissão de em 19

Ao Sr. em 19

O Presidente da Comissão de em 19

PROJETO N.º 3799 DE 1962

# SINOPSE

Projeto N.º ..... de ..... de ..... de 19.....

Ementa: .....

Autor: .....

Discussão única.....

Discussão inicial.....

Discussão final.....

Redação final.....

Remessa ao Senado.....

Emendas do Senado aprovadas em..... de..... de 19.....

Sancionado em..... de..... de 19.....

Promulgado em..... de..... de 19.....

Vetado em..... de..... de 19.....

Publicado no "Diário Oficial" de..... de..... de 19.....

Caixa: 154

Lote: 41  
PL N.º 3799/1962

1

*Urgência*

República dos Estados Unidos do Brasil



Câmara dos Deputados

(DO CONSELHO DE MINISTROS)

ASSUNTO:

PROTOCOLO N.º.....

Estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo,  
e dá outras providências.

DESPACHO: As Comissões de Constituição e Justiça, Transportes, Comu-  
nicações e Obras Públicas, Orçamento e Fiscalização Financeira  
e Finanças. À COFF, em 26 de abril de 1962.

DISTRIBUIÇÃO

- Ao Sr. Ernâny Sátyro ..... em 26.4.62  
19
- O Presidente da Comissão de Orçamento - Leite Neto
- Ao Sr. *Clóves Mota* ..... em 19
- O Presidente da Comissão de *Leite Neto*
- Ao Sr. *Dep. Jayme Aquino* ..... em 18/1963
- O Presidente da Comissão de *Finanças*
- Ao Sr. .... em 19
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. .... em 19
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. .... em 19
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. .... em 19
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. .... em 19
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. .... em 19
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. .... em 19

PROJETO N.º 3799 DE 1962

SINOPSE

Projeto N.º ..... de ..... de ..... de 19.....

Ementa: .....

Autor: .....

Discussão única .....

Discussão inicial .....

Discussão final .....

Redação final .....

Remessa ao Senado .....

Emendas do Senado aprovadas em ..... de ..... de 19.....

Sancionado em ..... de ..... de 19.....

Promulgado em ..... de ..... de 19.....

Vetado em ..... de ..... de 19.....

Publicado no "Diário Oficial" de ..... de ..... de 19.....

Caixa: 154  
Lote: 41  
PL N° 3799/1962  
2

à Diretoria do Expediente  
Em 25.1.63



*1.º Secretário*

38

25 de janeiro de 1963

Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que, aprovado sem alterações, pelo Senado Federal, em revisão, foi nesta data encaminhado ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, para os fins constantes do art. 70, da Constituição Federal, o projeto de lei (ns. 3 799-B, de 1962, na Câmara dos Deputados, e 2, de 1963, no Senado) que estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo, e dá outras providências.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha perfeita estima e distinta consideração.

*Gilberto Marinho*

Senador Gilberto Marinho  
1.º Secretário em exercício

A Sua Excelência o Senhor Deputado José Bonifácio  
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

HB/



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO Nº 3.799, de 8 de fevereiro de 1962.

AUTOR: Conselho de Ministros  
Mens. nº 15/62

EMENTA: Estabelece medidas de amparo à indústria de Transporte Aéreo e dá outras providências. (Plano de Integração Nacional)

Em 8.2.62 - é lido e vai a imprimir. Despachado às Comissões de Constituição e Justiça, de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, de Orçamento e Fiscalização Financeira e de Finanças - D.C.N. de 9.2.62, pág. 174, 2a. coluna.

COMISSÃO DE JUSTIÇA

Em 14.2.62 - é distribuído ao Sr. Deputado Joaquim Duval. D.C.N. de 17.2.62 - pág. 367, 3a. coluna.

Em 21.2.62 - parecer do relator pela constitucionalidade, aprovado unânimemente. D.C.N. de 29.3.62, pág. 1082, 1a. col.

Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas  
Em 20.3.62 - é distribuído ao Sr. Hildebrando Góes. D.C.N. de 23.3.62, pág. 947, 3a. coluna.

Em 26.4.62 - é aprovado parecer favorável - D.C.N. de 18.5.62, pag. 2.449, 4a. coluna.

COMISSÃO DE ORÇAMENTO E FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA

Em 27.4.1962 - é distribuído ao Sr. Ernani Sátiro - D.C.N. de 28.4.1962, pág. 1.823, 2a. coluna - Seção I

COMISSÃO DE ORÇAMENTO E FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA

Em 18.1.63 - redistribuído ao Sr. Clovis Mota.

Em 17.1.63 - é aprovado requerimento de urgência, dos Srs. líderes Martins Rodrigues, Bilac Pinto e Pedro Aleixo. D.C.N. de 18.1.63 - pág. 79, 2a. col.

Em 18.1.63 - O Sr. Presidente anuncia a discussão única. Aprovado requerimento da Comissão de Finanças de 48 horas de prazo a fim de que a mesma se pronuncie a respeito da matéria - D.C.N. de 19.1.63, pág. 119, 4a. col.

Em 18.1.63 - Fala o Sr. Silvio Braga - D.C.N. de 19.1.63, pág. 116, 3a. coluna.

Em 18.1.63 - é aprovado parecer do relator favorável ao projeto com 2 emendas.



Em 21.1.63 - é lido e vai a imprimir, tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade; favorável da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas; da Comissão de Orçamento e Fiscalização Financeira com emendas, e da Comissão de Finanças, com substitutivo - (3.799-A/62) - D.C.N. de 22.1.63 - pág. 167, 3a. coluna

Em 22.1.63 - Na sessão matutina, em discussão única é encaminhada a votação -  
Substitutivo da Comissão de Finanças: aprovado.  
Prejudicadas as demais proposições.  
Vai à Redação Final.

Em 22.1.63 - na sessão vespertina -e aprovada a REDAÇÃO FINAL

Vai ao Senado com o ofício nº

Brasília, 22 de janeiro de 1963.

**60041**

Nº  
Encaminha o Projeto de Lei  
nº 3 799-B, de 1962.

Senhor Secretário,

Tenho a honra de enviar a Vossa Excelência, a fim de que se digne submetê-lo à consideração do Senado Federal, o Projeto de Lei nº 3 799-B, de 1962, da Câmara dos Deputados, que estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo.

Aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha distinta consideração.

---

1º Secretário

**Anexos:**

Mensagens nº 2, de 12/1/62 e/ EN nº 15, de 6/1/62  
acompanhado de projeto de lei.

Originals do autógrafa e/cópias

Fichas de Síntese

Avulsos do projeto

A Sua Excelência o Senhor Senador Argemiro de Figueiredo,  
Primeiro Secretário do Senado Federal.

FICHA DE SINOPSE

PROJETO 3.799/62

**EMENTA:** Estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo e dá outras providências. (Plano de Integração Nacional)

**AUTOR:** Conselho de Ministros - Mensagem nº 15/62

**ANDAMENTO:** Em 8.2.62, é lido e vai a imprimir. Despachado às Comissões de Constituição e Justiça, Transportes Comunicações e Obras Públicas, de Orçamento e Fiscalização Financeira e de Finanças. (DCN 9.2.62, pág.174, 2ª col.)

**Comissão de Justiça**

Em 14.2.62, é distribuído ao Sr. Deputado Joaquim Duval. (DCN 17.2.62, pág. 367, 3ª col.)

Em 21.2.62, parecer do relator pela constitucionalidade a - provado unanimemente. (DCN 29.3.62, pág.1082, 1ª col.)

**Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas**

Em 20.3.62, é distribuído ao Sr. Hildebrando de Góes. (DCN 23.3.62, pág. 947, 3ª col.)

Em 26.4.62, é aprovado parecer favorável. (DCN 18.5.62, pág.2449, 4ª col.)

**Comissão de Orçamento e Fiscalização Financeira**

Em 27.4.62, é distribuído ao Sr. Ernani Sátiro. (DCN 28.4.62, pág.1823, 2ª col., Seção I)

Em 18.1.63, é redistribuído ao Sr. Clóvis Mota

Em 17.1.63, é aprovado requerimento de urgência, dos srs. Ilderes Martins Rodrigues, Bilac Pinto e Pedro Aleixo. (DCN de 18.1.63, pág.79, 2ª col.)

Em 18.1.63, o Sr. Presidente anuncia a discussão única.

Aprovado requerimento da Comissão de Finanças de 48 horas de prazo a fim de que a mesma se pronuncie a respeito de matéria. (DCN 19.1.63, pág.119, 4ª col.)

Em 18.1.63, fala, o Sr. Silvio Braga. (DCN 19.1.63, pág.116, 3ª col.)

**Comissão de Orçamento e Fiscalização Financeira**

Em 18.1.63, é aprovado parecer do relator favorável ao projeto com emendas.

Em 22.1.63, na sessão vespertina é aprovada a REDAÇÃO FINAL.

Em 22.1.63, Matutina, Discussão única - encaminhada a Votação.

Aprovado o Substitutivo da Comissão de Finanças

Prejudicadas as demais proposições.

Vai ao Senado com o Ofício nº 41.

**ESTABELECE MEDIDAS DE AMPARO À INDÚSTRIA DE TRANSPORTE AÉREO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS:**

O Congresso Nacional decreta:

**CAPÍTULO I**

*Das subvenções e contribuições*

Art. 1º. A União concederá, pelo prazo de cinco anos, a partir de 1º de janeiro de 1962, e nos termos e condições desta lei, os seguintes auxílios diretos às empresas nacionais concessionárias de linhas aéreas regulares:

- a) subvenção quilométrica às linhas que constituem o "Plano de Integração Nacional";
- b) subvenção quilométrica às linhas aéreas internacionais;
- c) contribuição financeira para reequipamento.

Parágrafo único. Igualmente será concedida, a partir do exercício de 1963, uma subvenção anual às empresas de taxis aéreos, devidamente registradas.

**CAPÍTULO II**

*Do "Plano de Integração Nacional"*

Art. 2º. Fica o Ministério da Aeronáutica autorizado a elaborar e rever quando necessário um "Plano de Integração Nacional", constituído de linhas aéreas domésticas comprovadamente deficitárias ou antieconômicas, de alto interesse nacional, a juízo do Poder Executivo.

Parágrafo Único. Serão incluídas, igualmente, no "Plano de Integração Nacional", as linhas que formam a rede aérea Amazônica.

Art. 3º. Na elaboração do "Plano de Integração Nacional", o Ministério da Aeronáutica considerará, primordialmente, os seguintes fatores:

- a) o interesse público da ligação;
- b) a manifesta inconveniência da execução do serviço com outro tipo de equipamento superior ou a impraticabilidade da operação com este último;
- c) a substituição do equipamento em decorrência do aumento da densidade de tráfego e da melhoria gradativa da infraestrutura;
- d) o estabelecimento de tarifas adequadas às condições econômicas da região.

Art. 4º. A subvenção quilométrica destinada às linhas do "Plano de Integração Nacional" será fixada anualmente pelo Ministério da Aeronáutica, tendo em vista os seguintes fatores:

- a) custos operacionais;
- b) aproveitamento percentual em passageiros compatível com a realidade econômica da região servida.

Parágrafo Único. Ressalvada a hipótese de força maior a efetiva realização de todas as escalas estipuladas é condição para recebimento da subvenção de cada linha.

Art. 5º. Para o exercício de 1962 prevalecerão o sistema de rede aérea e as subvenções estatuidas, em caráter provisório, pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 6º. Para a execução do "Plano de Integração Nacional", o Ministério da Aeronáutica poderá dividir o território nacional em regiões, a fim de estabelecer centros de irradiação das linhas, bem como adaptar o "Plano" às condições decorrentes de melhoria da infraestrutura.

Art. 7º. O Ministério da Aeronáutica promoverá a distribuição das linhas do "Plano de Integração Nacional" atendendo tanto quanto possível à necessidade de evitar a competição entre linhas operadas com equipamento idêntico, ou não, e mais ao seguinte:

- a) disponibilidade imediata do equipamento adequado;
- b) condição de concessionária atual na região.

Parágrafo Único. Quando a linha operada tiver mais de uma concessionária, o Ministério da Aeronáutica promoverá a conciliação entre as operadoras de modo a eliminar a competição, fixando critério da proporcionalidade, se não houver acordo entre elas.

Art. 8º. O Ministério da Aeronáutica promoverá a melhoria dos campos de pouso que constituem a rede do "Plano de Integração Nacional", de modo a fazer substituir, progressivamente, o equipamento utilizado, por outro que assegure a exploração melhor rentabilidade econômica.

Parágrafo Único. A medida que essas aeronaves forem sendo liberadas, em razão de sua substituição por equipamento mais econômico, as empresas deverão promover sua alienação.

**CAPÍTULO III**

*Da subvenção às linhas aéreas internacionais*

Art. 9º. Permanece, com efeito a partir de 1º de janeiro de 1962, o regime de subvenção para as linhas aéreas internacionais exploradas por empresas brasileiras.

Art. 10. A subvenção será fixada anualmente, por ato do Ministro da Aeronáutica, para o quilômetro voado entre os pontos inicial e terminal das linhas, tendo em vista nessa fixação os seguintes fatores:

- a) grau de interesse público do serviço;
- b) tipo de aeronave;
- c) rentabilidade da linha;
- d) número de frequências.

Parágrafo Único. A subvenção fixada na forma deste artigo poderá ser elevada do seu valor básico, a juízo do Ministério da Aeronáutica, se em face das condições de exploração da linha, considerada a competição de linhas estrangeiras e outros

fatores de interesse nacional, se tornar necessário maior auxílio para assegurar a execução do serviço.

Art. 11. Para o exercício de 1962, a subvenção quilométrica será aquela que foi arbitrada pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 12. As empresas abrangidas pelo presente capítulo recolherão uma taxa de 2% (dois por cento) sobre o montante de cada pagamento de subvenção efetuado, a qual destinar-se-á ao custeio da fiscalização das linhas aéreas internacionais subvencionadas, inclusive remuneração de técnicos e peritos contratados pela Diretoria de Aeronáutica Civil para controle dos serviços, apuração dos resultados econômicos e financeiros, bem como os índices de exploração das linhas e respectivas custos de operação.

#### CAPÍTULO IV

##### *Da contribuição financeira para reequipamento e auxílio especial de emergência*

Art. 13. O Governo da União prestará contribuição financeira para reequipamento das empresas nacionais de transporte aéreo, concessionárias de linhas regulares.

Parágrafo único. Ressalvada a situação do equipamento já em tráfego ou com financiamento registrado na SUMOC, somente poderão gozar dos favores desta lei os contratos e compromissos de reequipamento cujo plano vier a ser previamente aprovado pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 14. Nos anos de 1962 e 1963 a contribuição financeira a que se refere o artigo anterior será de Cr\$ 3.200.000.000,00 (três bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) em cada ano, rateada entre as empresas, na proporção da tonelagem-quilômetro oferecida no ano anterior, nas linhas domésticas.

§ 1º. Para os três exercícios subsequentes a proposta orçamentária do Ministério da Aeronáutica consignará a dotação necessária para atender ao disposto no artigo anterior.

§ 2º. Para efeito do rateio, tomar-se-á como base a capacidade comercial da aeronave (payload) definida para cada tipo pela Diretoria de Aeronáutica Civil e a quilometragem das linhas domésticas regulares de cada empresa por ela efetivamente voada no ano anterior na conformidade dos horários aprovados.

Art. 15. É concedido um reajustamento de Cr\$ 1.322.500.000,00 (um bilhão, trezentos e vinte e dois milhões e quinhentos mil cruzeiros) na importância da contribuição financeira, relativa ao ano de 1961, prevista nas leis números 3.039 de 20 de dezembro de 1956, e 3.928, de 27 de julho de 1961, para reequipamento das empresas nacionais que operam linhas domésticas.

Art. 16. As aeronaves adquiridas, total ou parcialmente, com a contribuição financeira ou cujo contrato esteja enquadrado nos favores de reequipamento, ficarão sujeitos à hipoteca legal inscrita "ex officio" em favor da União e só poderão ser alienadas, arrendadas, cedidas ou transferidas, mediante autorização prévia do Ministério da Aeronáutica.

Art. 17. As obrigações e favores previstos nesta lei estendem-se igualmente aos sucessores ou adquirentes dos direitos das empresas beneficia-

das, bem como ao acervo destas, inclusive em caso de insolvência legalmente declarada.

Art. 18. Fica autorizada a concessão para os anos 1962 e 1963 de um auxílio especial de emergência às empresas nacionais de transporte aéreo, concessionárias de linhas regulares, destinado à cobertura dos sucessivos aumentos de custos operacionais não absorvíveis pelas tarifas aéreas e ainda não atendidas por outras medidas de amparo governamental.

§ 1º. O auxílio especial de emergência é fixado em Cr\$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de cruzeiros) em 1962 e em Cr\$ 6.000.000.000,00 (seis bilhões de cruzeiros) para o corrente exercício.

§ 2º. O critério de rateio do auxílio especial de emergência será estipulado pelo Ministério da Aeronáutica, prevalecendo em relação a 1962, o já adotado pelo mesmo Ministério.

Art. 19. Para os exercícios de 1964, 1965 e 1966, a proposta orçamentária do Ministério da Aeronáutica consignará a dotação julgada necessária para atender aos fins do artigo anterior.

#### CAPÍTULO V

##### *Da subvenção às empresas de taxis aéreos*

Art. 20. As empresas de taxis aéreos, devidamente registradas será concedida, anualmente, uma subvenção global, rateada entre elas consoante critério estabelecido pelo Ministério da Aeronáutica.

§ 1º. Para o ano de 1963, o montante dessa subvenção é fixado em Cr\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de cruzeiros).

§ 2º. Nos três exercícios subsequentes a proposta orçamentária do Ministério da Aeronáutica consignará a dotação julgada necessária para os fins previstos neste artigo.

§ 3º. As empresas beneficiadas deverão fazer prova de quitação com a Previdência Social, antes do recebimento da subvenção.

#### CAPÍTULO IV

##### *Das disposições gerais e transitórias*

Art. 21. Uma só empresa não poderá receber, em cada ano, mais de 50% (cinquenta por cento) da contribuição financeira rateada, nem do total da dotação destinada ao Plano de Integração Nacional.

§ 1º. A limitação estabelecida neste artigo será extensiva aos consórcios de empresas e à pessoa ou grupo de pessoas, físicas ou jurídicas, detentora do controle do capital de mais de uma empresa.

§ 2º. O Ministério da Aeronáutica fiscalizará a exata observância do disposto neste artigo, procedendo às verificações e correções que julgar necessárias.

Art. 22. Anualmente o Ministério da Aeronáutica, através da Diretoria de Aeronáutica Civil procederá à tomada de contas das empresas para comprovação da exata aplicação das subvenções, auxílios e contribuições recebidas em virtude desta lei.

Art. 23. Nenhum pagamento, a título de subvenção para as linhas do Plano de Integração Nacional, ou para linhas internacionais poderá ser efetuado sem a prévia quitação da empresa beneficiada com a Previdência Social.

Art. 24. As importâncias pagas por força da presente lei as empresas que executam linhas aéreas regulares, não serão computadas para efeito do imposto de renda.

Art. 25. O Orçamento da União consignará, anualmente por proposta do Ministério da Aeronáutica, as dotações necessárias ao cumprimento da presente lei.

Art. 26. As empresas beneficiadas pelos favores desta lei se obrigam a atender, com 50% (cinquenta por cento) de desconto, uma vez em cada sessão legislativa, às requisições de uma passagem de ida e volta ao Es-

tado que representa o Congressista, feita pelo secretário da Casa a que pertence, para cada dependente seu, sem prejuízo dos atuais descontos já em vigor.

Art. 27. Para cumprimento do que estabelece a presente lei fica o Poder Executivo autorizado a abrir os créditos especiais de Cr\$ 11.928.000.000,00 (onze bilhões, novecentos e vinte e oito milhões de cruzeiros) relativo ao ano de 1962 e de Cr\$ 12.806.000.000,00 (doze bilhões, oitocentos e seis milhões de cruzeiros) correspondente ao ano de 1963, assim discriminados:

	Cr\$
1— Exercício de 1962:	
a) Subvenção do Plano de Integração Nacional (hum bilhão, novecentos e seis milhões de cruzeiros) .....	1.906.000.000,00
b) Subvenção das linhas internacionais (hum bilhão, quinhentos milhões de cruzeiros) .....	1.500.000.000,00
c) Contribuição financeira de reequipamento (três bilhões, duzentos milhões de cruzeiros) .....	3.200.000.000,00
d) Auxílio especial de emergência (quatro bilhões de cruzeiros) .....	4.000.000.000,00
e) Reajustamento da contribuição financeira de reequipamento em 1961 (hum bilhão, trezentos e vinte e dois milhões de cruzeiros) .....	1.322.000.000,00
SOMA .....	11.928.000.000,00
Cr\$	
2 — Exercício de 1963:	
a) Subvenção do "Plano de Integração Nacional" (hum bilhão, novecentos e seis milhões de cruzeiros) ....	1.906.000.000,00
b) Subvenção das linhas internacionais (hum bilhão quinhentos milhões de cruzeiros) .....	1.500.000.000,00
c) Contribuição financeira de reequipamento, três bilhões, duzentos milhões de cruzeiros) .....	3.200.000.000,00
d) Auxílio especial de emergência (seis bilhões de cruzeiros) .....	6.000.000.000,00
e) Subvenção às empresas de taxis aéreos (duzentos milhões de cruzeiros) .....	200.000.000,00
SOMA .....	12.806.000.000,00

Art. 28. O Poder Executivo, por proposta do Ministério da Aeronáutica, baixará, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação des-

ta lei, os regulamentos que se fizerem necessários à sua execução.

Art. 29. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

*C. Deputados, 22/1/63*

*Raulino M. M. M. M.  
José Bonifácio  
Antônio Baby*

*pag 3799/62*



CÂMARA DOS DEPUTADOS

*Aprurada. ao Senado Federal.*

*22-1-7631*

*W. E. A. S.*

COMISSÃO DE REDAÇÃO

Projeto 3.799 B/1962.

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO nº 3.799 A/1962, que  
Estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

Das subvenções e contribuições

Art. 1º. A União concederá, pelo prazo de cinco anos, a partir de 1º de janeiro de 1962, e nos termos e condições desta lei, os seguintes auxílios diretos às empresas nacionais concessionárias de linhas aéreas regulares:

- a) subvenção quilométrica às linhas que constituem o "Plano de Integração Nacional";
- b) subvenção quilométrica às linhas aéreas internacionais;
- c) contribuição financeira para reequipamento.

Parágrafo único. Igualmente será concedida a partir do exercício de 1963, uma subvenção anual às empresas de taxis aéreos devidamente registradas.

*[Assinatura]*



CAPÍTULO II

Do "Plano de Integração Nacional"

Art. 2º. Fica o Ministério da Aeronáutica autorizado a elaborar e rever quando necessário um "Plano de Integração Nacional", constituído de linhas aéreas domésticas comprovadamente deficitárias ou antieconômicas, de alto interesse nacional, a juízo do Poder Executivo.

Parágrafo Único. Serão incluídas, igualmente, no "Plano de Integração Nacional", as linhas que formam a rede aérea Amazônica.

Art. 3º. Na elaboração do "Plano de Integração Nacional", o Ministério da Aeronáutica considerará, primordialmente, os seguintes fatores:

- a) o interesse público da ligação;
- b) a manifesta inconveniência da execução do serviço com outro tipo de equipamento superior ou a impraticabilidade da operação com este último;
- c) a substituição do equipamento em decorrência do aumento da densidade de tráfego e da melhoria gradativa da infra-estrutura;
- d) o estabelecimento de tarifas adequadas às condições econômicas da região.

Art. 4º. A subvenção quilométrica destinada às linhas do "Plano de Integração Nacional" será fixada anualmente pelo Ministério da Aeronáutica, tendo em vista os seguintes fatores:

- a) custos operacionais;
- b) aproveitamento percentual em passageiros compatível com a realidade econômica da região servida.

Parágrafo Único. Ressalvada a hipótese de força maior a efetiva realização de todas as escalas estipuladas é condição para recebimento da subvenção de cada linha.

Art. 5º. Para o exercício de 1962 prevalecerão o sistema de rede aérea e as subvenções estatuidas, em caráter provisório, pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 6º. Para a execução do "Plano de Integração Nacional", o Ministério da Aeronáutica poderá dividir o território nacional em regiões, a fim de estabelecer centros de irradiação das linhas, bem como adaptar o "Plano" às condições decorrentes de melhoria da infra-estrutura.

Art. 7º. O Ministério da Aeronáutica promoverá a distribuição das linhas do "Plano de Integração Nacional" atendendo, tanto quanto possível à necessidade de evitar a competição

entre linhas operadas com equipamento idêntico, ou não, e mais ao seguinte:

- a) disponibilidade imediata do equipamento adequado;
- b) condição de concessionária atual na região.

Parágrafo Único. Quando a linha operada tiver mais de uma concessionária, o Ministério da Aeronáutica promoverá a conciliação entre as operadoras de modo a eliminar a competição, fixando critério de proporcionalidade, se não houver acordo entre elas.

Art. 8º. O Ministério da Aeronáutica promoverá a melhoria dos campos de pouso que constituem a rede do "Plano de Integração Nacional", de modo a fazer substituir, progressivamente, o equipamento utilizado, por outro que assegure a exploração melhor rentabilidade econômica.

Parágrafo Único. A medida que essas aeronaves forem sendo liberadas, em razão de sua substituição por equipamento mais econômico, as empresas deverão promover sua alienação.

#### CAPÍTULO III

##### *Da subvenção às linhas aéreas internacionais*

Art. 9º. Permanece, com efeito a partir de 1º de janeiro de 1962, o regime de subvenção para as linhas aéreas internacionais exploradas por empresas brasileiras.

Art. 10. A subvenção será fixada anualmente, por ato do Ministro da Aeronáutica, para o quilômetro voado entre os pontos inicial e terminal das linhas, tendo em vista nessa fixação os seguintes fatores:

- a) grau de interesse público do serviço;
- b) tipo de aeronave;
- c) rentabilidade da linha;
- d) número de frequências.

Parágrafo Único. A subvenção fixada na forma deste artigo poderá ser elevada do seu valor básico a juízo do Ministério da Aeronáutica, se em face das condições de exploração da linha, considerada a competição de linhas estrangeiras e outros fatores de interesse nacional, se tornar necessário maior auxílio para assegurar a execução do serviço.

Art. 11. Para o exercício de 1962, a subvenção quilométrica será aquela que foi arbitrada pelo Ministério da Aeronáutica.



Art. 12. As empresas abrangidas pelo presente capítulo recolherão uma taxa de 2% (dois por cento) sobre o montante de cada pagamento de subvenção efetuada, a qual desumar-se-á ao custo da fiscalização das linhas aéreas internacionais subvencionadas, inclusive remuneração de técnicos e peritos contratados pela Diretoria de Aeronáutica Civil para controle dos serviços, apuração dos resultados econômicos e financeiros, bem como os índices de exploração das linhas e respectivas custos de operação.

CAPÍTULO IV

*Da contribuição financeira para reequipamento e auxílio especial de emergência*

Art. 13. O Governo da União prestará contribuição financeira para reequipamento das empresas nacionais de transporte aéreo, concessionárias de linhas regulares.

Parágrafo único. Ressalvada a situação do equipamento já em tráfego ou com financiamento registrado na SUMCO, somente poderão gozar dos favores desta lei os contratos e compromissos de reequipamento cujo plano vier a ser previamente aprovado pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 14. Nos anos de 1962 e 1963 a contribuição financeira a que se refere o artigo anterior será de Cr\$ 3.200.000.000,00 (tres bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) em cada ano, rateada entre as empresas, na proporção da tonelagem-quilometro oferecida no ano anterior, nas linhas domésticas.

§ 1º. Para os três exercícios subsequentes a proposta orçamentária do Ministério da Aeronáutica consignará a dotação necessária para atender ao disposto no artigo anterior.

§ 2º. Para efeito do rateio, tomar-se-á como base a capacidade comercial da aeronave (payload) definida para cada tipo pela Diretoria de Aeronáutica Civil, e a quilometragem das linhas domésticas regulares de cada empresa por ela efetivamente voada no ano anterior, na conformidade dos horários aprovados.

Art. 15. É concedido um reajustamento de Cr\$ 1.322.500.000,00 (um bilhão, trezentos e vinte e dois milhões e quinhentos mil cruzeiros) na importância da contribuição financeira, relativa ao ano de 1961, prevista nas leis números 3.039, de 20 de dezembro de 1956, e 3.928, de 27 de ju-



lho de 1961, para reequipamento das empresas nacionais que operam linhas domésticas.

Art. 16. As aeronaves adquiridas total ou parcialmente, com a contribuição financeira, ou cujo contrato seja enquadrado nos favores de reequipamento, ficam sujeitos à hipoteca legal, inscrita "ex-officio" em favor da União e só poderão ser alienadas, arrendadas, cedidas ou transferidas, mediante autorização prévia do Ministério da Aeronáutica.

Art. 17. As obrigações e favores previstos nesta lei, estendem-se igualmente aos sucessores ou adquirentes dos direitos das empresas beneficiadas, bem como ao acervo destas, inclusive em caso de insolvência legalmente declarada.

Art. 18. Fica autorizada a concessão para os anos 1962 e 1963 de um auxílio especial de emergência às empresas nacionais de transporte aéreo, concessionárias de linhas regulares, destinado à cobertura dos sucessivos aumentos de custos operacionais não absorvíveis pelas tarifas aéreas e ainda não atendidas por outras medidas de amparo governamental.

§ 1º O auxílio especial de emergência é fixado em Cr\$ ..... 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de cruzeiros) em 1962 e em Cr\$ ..... 6.000.000.000,00 (seis bilhões de cruzeiros) para o corrente exercício.

§ 2º O critério de rateio do auxílio especial de emergência será estipulado pelo Ministério da Aeronáutica, prevalecendo em relação a 1962, o já adotado pelo mesmo Ministério.

Art. 19. Para os exercícios de 1964, 1965 e 1966, a proposta orçamentária do Ministério da Aeronáutica consignará a dotação julgada necessária para atender aos fins do artigo anterior.

CAPÍTULO V

*Da subvenção às empresas de taxis aéreos*

Art. 20. As empresas de taxis aéreos, devidamente registradas, será concedida, anualmente, uma subvenção global, rateada entre elas, consoante critério estabelecido pelo Ministério da Aeronáutica.

§ 1º Para o ano de 1963, o montante dessa subvenção é fixado em Cr\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de cruzeiros).

§ 2º Nos três exercícios subsequentes, a proposta orçamentária do Mi-



6

Ministério da Aeronáutica consignará a dotação julgada necessária para os fins previstos neste artigo.

§ 3º As empresas beneficiadas deverão fazer prova de quitação com a Previdência Social, antes do recebimento da subvenção.

CAPÍTULO IV

Das disposições gerais e transitórias

Art. 21. Uma só empresa não poderá receber, em cada ano, mais de 50% (cinquenta por cento) da contribuição financeira rateada, nem do total da dotação destinada ao Plano de Integração Nacional.

§ 1º A limitação estabelecida neste artigo será extensiva aos consórcios de empresas e à pessoa, ou grupo de pessoas, físicas ou jurídicas, detentora do controle do capital de mais de uma empresa.

§ 2º O Ministério da Aeronáutica fiscalizará a exata observância do disposto neste artigo, procedendo às verificações e correções que julgar necessárias.

Art. 22. Anualmente, o Ministério da Aeronáutica, através da Diretoria de Aeronáutica Civil, procederá à tomada de contas das empresas para comprovação da exata aplicação das subvenções, auxílios e contribuições recebidas em virtude desta lei.

Art. 23. Nenhum pagamento, a título de subvenção para as linhas do

Plano de Integração Nacional, ou para linhas internacionais, poderá ser efetuado sem a prévia quitação da empresa beneficiada com a Previdência Social.

Art. 24. As importâncias pagas por força da presente lei as empresas que executam linhas aéreas regulares, não serão computadas para efeito do imposto de renda.

Art. 25. O Orçamento da União consignará, anualmente por proposta do Ministério da Aeronáutica, as dotações necessárias ao cumprimento da presente lei.

Art. 26. As empresas beneficiadas pelos favores desta lei se obrigarão a atender, com 50% (cinquenta por cento) de desconto, uma vez em cada sessão legislativa, às requisições de uma passagem de ida e volta ao Estado que representa o Congressista, feita pelo secretário da Casa a que pertence, para cada dependente seu, sem prejuízo dos atuais descontos já em vigor.

Art. 27. Para cumprimento do que estabelece a presente lei fica o Poder Executivo autorizado a abrir os créditos especiais de Cr\$ 11.928.000.000,00 (onze bilhões, novecentos e vinte e oito milhões de cruzeiros) relativo ao ano de 1962 e de Cr\$ 12.806.000.000,00 (doze bilhões, oitocentos e seis milhões de cruzeiros) correspondente ao ano de 1963, assim discriminados:

	Cr\$
1— Exercício de 1962:	
a) Subvenção do Plano de Integração Nacional (hum bilhão, novecentos e seis milhões de cruzeiros) .....	1.906.000.000,00
b) Subvenção das linhas internacionais (hum bilhão, quinhentos milhões de cruzeiros) .....	1.500.000.000,00
c) Contribuição financeira de reequipamento (três bilhões, duzentos milhões de cruzeiros) .....	3.200.000.000,00
d) Auxílio especial de emergência (quatro bilhões de cruzeiros) .....	4.000.000.000,00
e) Reajustamento da contribuição financeira de reequipamento em 1961 (hum bilhão, trezentos e vinte e dois milhões de cruzeiros) .....	1.322.000.000,00
<b>SOMA</b> .....	<b>11.928.900.000,00</b>

*[Handwritten signature]*



	Cr\$
2. — Exercício de 1963:	
a) Subvenção do "Plano de Integração Nacional" (hum bilhão, noventa e seis milhões de cruzeiros) . . . . .	1.906.000.000,00
b) Subvenção das linhas internacionais (hum bilhão quinhentos milhões de cruzeiros) . . . . .	1.500.000.000,00
c) Contribuição financeira de reequipamento, três bilhões, duzentos milhões de cruzeiros) . . . . .	3.200.000.000,00
d) Auxílio especial de emergência (seis bilhões de cruzeiros) . . . . .	6.000.000.000,00
e) Subvenção às empresas de taxis aéreos (duzentos milhões de cruzeiros) . . . . .	200.000.000,00
<b>SOMA</b> . . . . .	<b>12.806.000.000,00</b>

Art. 28. O Poder Executivo, por proposta do Ministério da Aeronáutica, baixará, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação desta lei, os regulamentos que se fizerem necessários à sua execução.

Art. 29. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Comissão de Redação, em de janeiro de 1963 .

*Luiz de Lencina Netto, presidente*  
*J. J. Paccan, relator*



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS

PROJETO Nº 3 799/62

Em Mensagem ao Congresso, o Presidente do Conselho de Ministros encaminhou anteprojeto de lei condensando medidas de amparo à indústria do transporte aéreo do país. Inicialmente submetido à Comissão de Constituição e Justiça, esta aprovou, por unanimidade, o voto do Relator, o ilustre Deputado Joaquim Duval, que lhe deu parecer favorável.

- - - - -

Trata-se de matéria decisiva para a aviação comercial brasileira e, portanto, de capital importância para a Nação.

Raramente, terá a Câmara recebido um projeto de iniciativa governamental com fundamentação mais sólida e abundante.

De há muito, vinha o assunto sendo objeto de estudos acurados, que só agora alcançaram a desejada concretização em um plano de conjunto, capaz de estruturar em bases estáveis o sistema nacional de comunicações aéreas.

Aliás, logo após o advento do parlamentarismo, o programa do atual Governo, apresentado ao Congresso, consagrou item especial (nº 7 do Capítulo II - Transportes) à aviação comercial, estadeando a necessidade da substituição do regime de auxílio indireto pela subvenção direta.

É o que, em essência, se condensa no projeto ora relatado, em conjunção com diversas outras medidas da alçada do Poder Executivo, já adotadas ou em vias de conclusão.

- - - - -

Nos primórdios da nossa aviação civil, em 1928, tive a honra de dirigir o primeiro órgão governamental incumbido de organizar e superintender as atividades aéreas então incipientes em nosso país.

O devotamento, entusiasmo e espírito de sacrifício dos bravos pioneiros afeiçoaram-me ao seu nobre mister e me estimularam ilimitada cooperação. Habilitado, dessarte, a bem aquilatar os inestimáveis serviços prestados ao país pela aviação, jamais deixei de acompanhar, com íntima satisfação, seu progressivo desenvolvimento. É-me, assim, particularmente grata, volvidos mais de 30 anos, esta nova oportunidade de colaboração em prol



de um serviço público que vi nascer e cuja sobrevivência é imperativamente necessária ao nosso engrandecimento.

-----

Para perfeita colocação do problema que o projeto visa resolver, impende, preliminarmente, pôr de manifesto os seguintes pontos basilares:

1º - o crescimento da aviação comercial, no Brasil, a partir de 1946, operou-se em ritmo superior a de qualquer outro país, graças à pletora de material excedente de guerra, a preço baratíssimo;

2º - esse desenvolvimento desordenado, com proliferação de companhias aéreas, não pode ser acompanhado, como é óbvio, de correspondente ampliação da infraestrutura e da rede de linhas, acarretando superposição de concessões e séria competição de tráfego;

3º - cessado o fluxo do material surplus e entrando em obsolescência o equipamento existente, as empresas nacionais, especialmente as mais antigas, encontraram-se descapitalizadas e sem reservas para prover à crescente necessidade de modernização de suas frotas;

4º - a pressão inflacionária, então surgente, agravou, sobremaneira, a situação, face à diminuição do poder aquisitivo do cruzeiro, num ramo em que 45% das despesas totais são obrigatoriamente em moeda forte;

5º - no setor de linhas internacionais, o quadro não se desenhava menos aflitivo, dado o aumento do número de concorrentes estrangeiras e a melhoria do seu equipamento.

Sem outra alternativa, ocorreu o Poder Público em auxílio das empresas nacionais, concedendo-lhes, intervaladamente, os seguintes favores:

A) Indiretos:

- a) isenção total de impostos, exceto o de renda (Lei nº 1815, de 18 de fevereiro de 1953);
- b) privilégio de câmbio de custo para as importações (Reforma cambial Oswaldo Aranha - 1954) (Reforma tarifária José Maria Alkmim - 1957), reduzido pela instrução 204 e totalmente suprimido pela Instrução 208 da SUMOC, em junho de 1961.

B) Diretos:

- a) subvenção das linhas internacionais (Lei nº 1181, de 17 de agosto de 1950, prorrogada pela Lei nº 2686, de



19 de dezembro de 1955.

Expirou em 1º de julho de 1960.

b) Contribuição financeira para reequipamento (Lei nº 3039, de 20 de dezembro de 1956).  
Expirou em 1961.

c) Elevação da contribuição financeira para reequipamento (Lei nº 3928, de 26 de julho de 1961).

Reajuste somente ao nível do dólar de Cr\$100,00 e até 1961.

Assim, após haver perdido, desde julho, o maior dos favores oficiais de que gozava - o câmbio privilegiado - a aviação comercial brasileira, ao encerrar-se o ano de 1961, deixava igualmente de perceber qualquer auxílio direto.

A exposição de motivos que acompanha a Mensagem do Presidente do Conselho de Ministros, é minudenciosa ao retratar a situação difícilíssima em que já se debatia a indústria nacional do transporte aéreo em meados do ano passado, quando a Instrução 208 da SUMOC veio torná-la desesperadora.

Eis porque o novo Governo inscreveu, desde logo, no seu programa a outorga de auxílios diretos imediatos.

Independentemente das providências de alçada do Congresso, o Poder Executivo, no âmbito de suas atribuições, adotou diversas medidas e tem outras em estudo, no sentido de solucionar definitivamente os problemas da aviação comercial.

Com base em relatório da Diretoria de Aeronáutica Civil, verifica-se haverem sido aprovadas, entre outras, as seguintes resoluções:

- 1 - negar novas concessões de linhas;
- 2 - deflacionar a oferta atual de tráfego, ajustando-a ao nível da procura;
- 3 - intensificar a fiscalização tarifária;
- 4 - estimular a união ou fusão de empresas, de modo a reduzi-las a duas no campo internacional e a três no setor doméstico;
- 5 - incrementar o sistema de "Pontes Aéreas", a fim de proporcionar melhor serviço ao público e reduzir as despesas operativas;
- 6 - basear a fixação de tarifas no critério da verdade cambial.

- - - - -

Isto posto, passemos ao exame do Projeto de Lei.



interêsse público da ligação e a inconveniência ou inviabilidade de operações de equipamento superior.

Creio que não há brasileiro capaz de permanecer indiferente ao drama de sofrimentos e dificuldades da população amazônica e do vasto sertão do nosso país.

Sem a subvenção do "Plano de Integração Nacional", as empresas não poderão arcar com os prejuízos tremendos e suspenderão as linhas que servem aquela ínvia e imensa região, agravando ainda mais o isolamento em que já se encontram seus habitantes.

Nessas condições, opinamos pela aprovação dos artigos 1º a 7º (Capítulos I e II) do projeto.

- - - - -

b) Subvenção quilométrica às linhas internacionais.

Encerra o projeto a renovação e atualização de subvencionamento anteriormente existente, que se extinguiu com a expiração, em 1960, do prazo de vigência da Lei nº 2686, de 19 de dezembro de 1955.

Todos podem testemunhar a excelência dos nossos serviços aéreos pelo exterior e do alto conceito e prestígio de que desfrutam nos países aonde levam a bandeira nacional. Além da propaganda e difusão do nome do Brasil no estrangeiro, é de reconhecimento geral a valia e prestimosidade do auxílio das agências aéreas aos nossos compatriotas em excursão ou lá radicados.

Ademais, o acirramento da competição das empresas estrangeiras, todas fortemente apoiadas pelos respectivos governos, bem como a emulação dos equipamentos a jato e dos serviços de bordo, tornam indiscutível e quase axiomática a imprescindibilidade desta subvenção.

O custo médio atual das aeronaves a jato é de cerca de cinco milhões de dólares, ou sejam, um bilhão e setecentos milhões de cruzeiros.

Por sua vez, o seu custo operacional já orça em meio milhão de cruzeiros por hora de vôo.

Assim sendo, a limitação da subvenção a Cr\$200,00 por quilômetro parece razoável, tanto mais quanto o projeto, no seu artigo 9º, subordina a fixação do quantum a diversos fatores, inclusive o grau de rentabilidade da linha. Isto quer dizer que a subvenção diminuirá, na medida em que aumentar a receita da linha.

O auxílio é estimado em Cr\$1.500.000.000,00. O total da qui-



Três auxílios diretor são propostos pelo prazo de cinco anos:

- a) subvenção quilométrica às linhas integrantes de uma rede a ser constituída com a denominação de "Plano de Integração Nacional".
- b) subvenção quilométrica às linhas aéreas internacionais;
- c) contribuição financeira para reequipamento.

- - - - -

a) Plano de Integração Nacional.

Com o escôpo de impedir a suspensão de grande número de linhas no "hinterland" brasileiro, atualmente operáveis por aviões do tipo DC-3 ou C-47, - dado o caráter altamente deficitário do vôo destes aviões, - estipula-se autorização ao Ministério da Aeronáutica para elaboração de rede das linhas de alto interesse nacional, a qual teria o nome de "Plano de Integração Nacional". Para essas linhas, é prevista uma subvenção de Cr\$86,58 por quilômetro voado, para cobrir o deficit operacional de Cr\$23.087,00 por hora de vôo.

Embora a quilometragem total voada em DC-3 ou C-47 seja atualmente da ordem de 25 milhões de quilômetros aproximadamente, - apenas 2/3 daquele total serão integrados no "Plano". Dado o caráter especialíssimo da geografia da Região Amazônica, onde, pela alternância de inundações e secas, somente podem operar aviões anfíbios, incluem-se no "Plano" 1.328.496 quilômetros de vôo de DC-3 e 1.349.920 quilômetros de vôo de "Catalina" (PBY), cujo deficit de operação é, ali, de Cr\$118,00 e Cr\$ 213,28 por quilômetro, respectivamente.

O subvencionamento total do "Plano" importará, pois, em números redondos, em Cr\$1.906.000.000,00, assim discriminado:

<u>Região Amazônica:</u>		DC-3 -	Cr\$156.868.808,00
		PBY -	Cr\$287.911.000,00 - 444.779.808,00
<u>Resto do País</u>	:	DC-3 ou C-47 -	1.461.025.800,00
		Total :	Cr\$ 1.905.805.608,00

Em contrapartida, tendo em vista o baixo poder aquisitivo da população da região, a tarifa de DC-3 ou C-47, atualmente de Cr\$7,17 por quilômetro, será reduzida para Cr\$4,92, igualando-a à do PBY que opera ao longo dos grandes rios.

Por outro lado, a inclusão de linhas no "Plano" ficará condicionada à observância de vários critérios, especialmente o do



lometragem de vôo das linhas internacionais é de quilômetros aproximadamente.

Merece, portanto, nossa concordância o Capítulo III do projeto (Artigos 8º, 9º e 10º).

- - - - -

c) Contribuição financeira para reequipamento

Também aqui, trata-se de renovação de lei anterior, de nº 3039, de 20 de dezembro de 1956, que expirou no ano findo.

Como já referimos - e a exposição de motivos governamental o explana meticulosamente - as empresas aéreas brasileiras, em 1955 e 1956, encontravam-se na impossibilidade, por falta de recursos, de promover o reaparelhamento de suas frotas. Os aviões em uso se tornavam cada vez mais anti-econômicos, frente ao surgimento de aeronaves de maior porte e velocidade. O obsoletismo não é apenas uma consequência do envelhecimento, mas antes, do progresso tecnológico. O DC-3 foi atual e rentável durante quinze anos. Os DC-6, DC-7 e Super-Constellation, porém, tornaram-se obsoletos em poucos anos em virtude do aparecimento dos turbo-hélices e sobretudo dos jatos.

No dilema de reequipar-se ou perecer, salvou-se o nosso sistema de transporte aéreo, graças ao auxílio oportuno do Poder Público, traduzido na lei nº 3039. Esse auxílio foi calculado ao nível do poder aquisitivo equivalente a dez milhões de dólares anuais, ou seja, na cotação da época, Cr\$450.000.000.

Com base naquela contribuição, as empresas fecharam contratos de compra de equipamento no exterior, em montante muito superior, contando complementá-la com recursos próprios, provenientes da exploração do novo material.

Tal planejamento foi frustrado pelo surto inflacionário desencadeado logo a seguir, que elevou o dólar de Cr\$43,80 à casa dos Cr\$200,00 e afinal a Cr\$360,00.

Sem ter onde buscar uma soma de cruzeiros sempre maior de mês para mês, as companhias de aviação foram obrigadas, para sobreviver, a atrazar-se nos seus compromissos, principalmente para com a Previdência Social e fornecedores, restringindo gradativamente a reposição de seus estoques de acessórios e sobressalentes.

O reajustamento do auxílio ao custo de dólar de Cr\$100,00, concedido pelo decreto 3928, de 26 de julho de 1961, teve a virtude de obviar à derrocada iminente, mas já não correspondeu à realidade, pois em maio o dólar de custo fôra elevado para Cr\$. 200,00 e, em julho, revogado o sistema de câmbio privilegiado.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Em consequência, as empresas aéreas, como as beneficiárias, foram remetidas para o câmbio livre, onde o dólar - já ultrapassava a cotação de Cr\$280,00, para chegar aos Cr\$340,00 antes do fim do ano.

A verba de Cr\$1.322.500.000,00, prevista no artigo 13º, representa, pois, o reajustamento da contribuição financeira do ano de 1961, do nível de Cr\$100,00, por dólar, concedidos pela lei nº 3928, para o custo médio do dólar para a aviação em todo o ano de 1961.

Para ajudar a liquidação dos saldos devedores no exterior, cujo esquema se estende até 1968, e, bem assim, para permitir a conclusão do reequipamento iniciado, o projeto consagra a prestação, por mais cinco anos, de nova contribuição financeira, em potencial equivalente ao da lei nº 3039, isto é, poder aquisitivo correspondente a dez milhões de dólares, ou seja, Cr\$3.200.000.000,00, ao câmbio de Cr\$320,00 por dólar (artigos 11 e 12).

Manteve-se, outrossim, o mesmo critério de rateio do auxílio e cautelas para o resguardo da sua boa aplicação e fiscalização (artigo 12 § único, artigos 14 e 15).

As razões e algarismos alinhados pelo Governo comprovam a justeza das cifras do auxílio e o interesse público da sua concessão para a necessária substituição e desejada modernização do equipamento de vôo das companhias aéreas nacionais.

Em abono da tese oficial, não podemos deixar de lembrar os transtornos sentidos com a retirada de aviões a jato da linha de Brasília e os apelos da mesa diretora de ambas as casas do Congresso para a conservação dos turbo-hélice "Viscount" nas mesmas rotas.

Afigura-se-nos, pois, imune a qualquer censura o alto escopo de conclusão do reaparelhamento da nossa aviação comercial. Daí, nosso parecer favorável ao Capítulo IV (artigos 11 a 15).

Finalmente, resta pronunciarmo-nos sobre o Capítulo V - Disposições gerais e transitórias.

O único dispositivo merecedor de atenção especial, neste Capítulo, é o artigo 16, "verbis":

"Fica autorizada a concessão, no ano de 1962, em caráter transitório, de um auxílio especial de emergência às empresas nacionais de transporte aéreo, concessionárias de linhas regulares, destinado à cobertura dos sucessivos aumentos de custos operacionais não absorvíveis pelas tarifas aéreas e ainda não atendidas por outras medidas de amparo governamental".

No artigo 22, nº 5, esse auxílio de emergência é fixado em



Cr\$4.000.000.000,00.

Segundo o relatório da Diretoria de Aeronáutica Civil, só a elevação de salários, de 45%, concedida a partir de 1º de dezembro de 1961, importou em aumento de despesa superior a 200 milhões de cruzeiros mensais, ou seja, quase 2 bilhões e meio de cruzeiros anuais.

Nos serviços públicos, cujos preços não têm acompanhado a majoração geral de custos, a concessão de aumentos salariais está quase sempre na dependência de autorização governamental para a necessária elevação de tarifas.

Quando, por qualquer motivo, o Governo julga desaconselhável a majoração de tarifas, não tem outra alternativa senão subsidiar a despesa, mediante subvenção direta. Assim, tem ocorrido nas estradas de ferro e nas empresas marítimas. Só no corrente ano, os cofres federais deverão custear déficit superior a 50 bilhões de cruzeiros das ferrovias e 22 bilhões das companhias de navegação, sem embargo de aumentos parciais de fretes.

As tarifas aéreas foram elevadas em 64% no transcorrer do 1º semestre de 1961, para atender ao aumento salarial de dezembro de 1960 e às elevações gerais de custos, inclusive de combustível, decorrentes da inflação e da Instrução nº 204 da SUMOC.

O impacto foi de tal ordem que o movimento de passageiros e cargas caiu verticalmente, ocasionando sensível diminuição da receita e aumento de déficit de caixa das empresas. As posteriores majorações de custos resultantes das Instruções 208 e 219 da SUMOC, aumento do salário mínimo e nova elevação geral anual de salários acordada em 1º de dezembro de 1961 não puderam ter cobertura, pois o público usuário ainda não absorvera o aumento anterior e se rebelaria ante novo aumento de passagens.

Nenhum ramo parece mais sensível a qualquer majoração de preços do que o de serviços aéreos, pois sobra sempre ao passageiro o recurso a transporte mais barato.

Pelos motivos apontados, todos esses aumentos de despesa ficaram e ainda se encontram a descoberto, em volume próximo a 6 bilhões de cruzeiros.

Para compensar, em parte, as empresas pelos serviços fornecidos ao público, por preço inferior ao de custo, propõe o Governo o abono de um auxílio de emergência no total de 4 bilhões de cruzeiros, devendo a diferença restante ser atendida por aumento tarifário, quando o Ministério da Aeronáutica julgar viável e oportuno.

Em face dos precedentes em outros serviços públicos e demonstrada como se acha a pertinência das cifras em questão, manifest



mo-nos pela aceitação do inteiro teor dos artigos 16 a 24 (Capítulo V).

Todavia, parece-nos oportuno, no momento em que se procura ordenar e resolver o problema do transporte aéreo nacional, suscitar a atenção para a necessidade de um órgão superior, com a função de planificar uma política aérea governamental a longo termo.

A falta da definição dessa política é, em parte, responsável pela desordenação com que tem sido superintendido o desenvolvimento da nossa aviação comercial, com manifesto prejuízo para ela própria e o país.

Há, no Congresso Nacional, em andamento, diversos projetos de criação do Conselho Nacional de Aeronáutica Civil, bem como o de reforma do Código Brasileiro do Ar; aliás, neste, que data de 1938, consta tal Conselho, que veio a ser suprimido por ocasião da criação do Ministério da Aeronáutica.

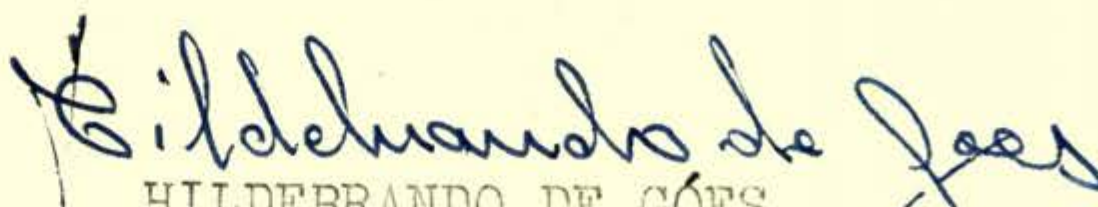
Em complementação, pois, às medidas já adotadas no âmbito do Poder Executivo e às previstas no presente projeto de lei, a figura-se-nos indispensável a restauração do primitivo Conselho Nacional de Aeronáutica Civil, em moldes atuais e consentâneos com as particularidades nacionais, atendidos, ainda, os ensinamentos ditados pela experiência, no Brasil e no estrangeiro.

Dadas as peculiaridades e extensão do assunto, impõe-se uma lei específica, autônoma e permanente.

É o que se deve promover. A reunião dos vários ante-projetos em curso nesta Câmara e sua condensação em um único atenderia aos objetivos colimados.

Ante os fundamentos retro enumerados, pronunciamo-nos pela aprovação do presente projeto.

Sala 107, em 26 de abril de 1962.

  
HILDEBRANDO DE GÓES  
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

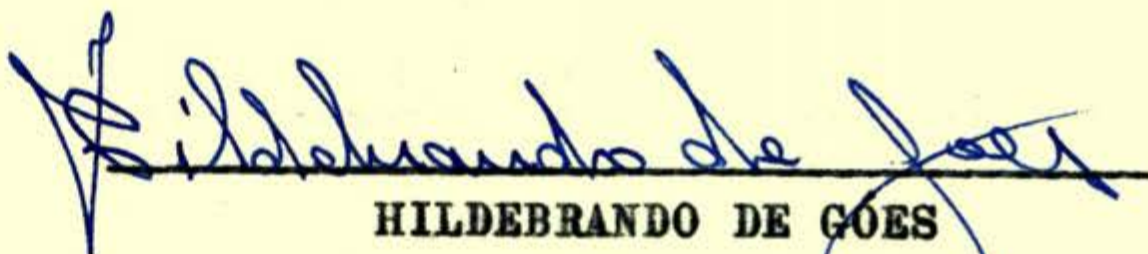
COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS

PROJETO Nº 3.799/62

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, em sua reunião ordinária de 24 de abril de 1962, sob a Presidência do Senhor Vasco Filho, Vice-Presidente, aprovou, por unanimidade, o parecer do Relator Hildebrando de Góes, favorável ao Projeto nº 3.799/62. Votaram os Senhores Vasco Filho, Celso Murta, José Rio, Afranio Rodrigues, Vasconcelos Torres, Lourival de Almeida, Carvalho Sobrinho, Heli Ribeiro, Wilson Vargas e Hildebrando de Góes.

Sala 107, em 26 de abril de 1962.



HILDEBRANDO DE GOES

RELATOR



VASCO FILHO

Presidente em exercício.



LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 3.928 - DE 26 DE JULHO DE 1961

Eleva a contribuição financeira estabelecida pela Lei n. 3.039, de 20 de dezembro de 1956, que concede contribuição financeira às empresas de transporte aéreo, que explorem linhas dentro do País, para fins de reaparelhamento de material de voo.

O Presidente da República:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º. - A contribuição financeira anual de Cr\$ ..... 450.000.000,00 (quatrocentos e cinquenta milhões de cruzeiros), estabelecida pela Lei n. 3.039, de 20 de dezembro de 1956, para o reequipamento das empresas nacionais de transporte aéreo, fica elevada para Cr\$ ... 725.000.000,00 (setecentos e vinte e cinco milhões de cruzeiros) referente ao ano de 1958.

Art. 2º. - A contribuição financeira anual de Cr\$ ..... 450.000.000,00 (quatrocentos e cinquenta milhões de cruzeiros), referente a 1959 e 1960, fica elevada para Cr\$ 1.150.000.000,00 (hum bilhão e cento e cinquenta milhões de cruzeiros).

Parágrafo único. Fica igualmente elevada para Cr\$ ..... 1.150.000.000,00 (hum bilhão e cento e cinquenta milhões de cruzeiros) a contribuição financeira de 1961.

Art. 3º. - O pagamento atual da diferença resultante da aplicação dos artigos anteriores e só cabíveis às empresas abrangidas pela referida Lei n. 3.039, obedecerá aos seus critérios de rateio e sistema geral, como também a proporcionalidade entre os valores constantes dos seus artigos 1º e parágrafos primeiro, 6º e 8º aplicada aos dos aumentos decorrentes desta Lei.

Art. 4º. - Para cumprimento desta lei, fica autorizado o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Aeronáutica, o crédito especial de Cr\$ 2.375.000.000,00 (dois bilhões e trezentos e setenta e cinco milhões de cruzeiros) relativos a diferença de contribuição financeira de 1958 e Cr\$ 2.100.000.000,00 (dois bilhões e cem milhões de cruzeiros) referentes aos anos de 1959, 1960 e 1961, à razão de Cr\$ 700.000.000,00 (setecentos milhões de cruzeiros) para cada ano.

Art. 5º. - As empresas nacionais de transporte aéreo, para o efeito de recebimento das importâncias de que trata esta lei, deverão comprovar o reequipamento a que alude o art. 5º do Decreto nº 42.218, de 3 de setembro de 1957.

Parágrafo único. Às empresas nacionais de transporte aéreo prestarão anualmente, contas relativas a aplicação das contribuições financeiras constantes da presente lei, obedecidas as normas estabelecidas pelo Ministério da Aeronáutica.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 6º. - As empresas nacionais de transporte aéreo, para o efeito de recebimento da contribuição financeira relativa a 1961, deverão fazer prova de sua direção exclusivamente brasileira e de 80% (oitenta por cento), pelo menos, do capital social, representado por ações com direito a voto, pertencentes a brasileiros.

Art. 7º. - Fica concedido às empresas de taxis aéreos, enquadradas nos termos do artigo 8º da Lei n. 3.039, de 20 de dezembro de 1956, o mesmo tratamento cambial dispensado as empresas aéreas.

Parágrafo único - (VETADO)

Art. 8º. - (VETADO)

Art. 9º. - O pagamento das subvenções e contribuições concedidas pela presente lei fica subordinado a quitação mensal do recolhimento, pela empresa beneficiada, das cotas e contribuições da previdência social em geral, bem como a do Imposto de Renda.

Art. 10. - (VETADO)

Art. 11. - A contribuição financeira anual a que se referem o art. 8º e parágrafo único da Lei n. 3.039, de 20 de dezembro de 1956, fica elevada para Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).

Parágrafo único. - A mesma contribuição referida neste artigo e devida nos anos de 1958, 1959, 1960 e 1961, fica elevada para Cr\$. 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros) relativamente a cada um desses anos.

Art. 12. O pagamento atual da diferença resultante da aplicação do art. 11 e seu parágrafo único será rateado entre as empresas existentes a 31 de outubro de 1956 abrangidas pelo art. 8º e parágrafo único da Lei n. 3.039, na base proporcional dos quilômetros voados pelas diversas empresas beneficiadas.

Art. 13. As empresas de taxis aéreos gozarão dos mesmos favores e benefícios concedidos as empresas concessionárias de linhas aéreas regulares, no que diz respeito a importação de aeronaves, motores, hélices e equipamento de voo em geral, adquiridos com os recursos provenientes da contribuição financeira de que trata a presente lei.

Parágrafo único. Quando a contribuição financeira total não permitir a cobertura do custo de uma aeronave, poderá a empresa beneficiária complementá-la com recursos próprios, dando-se a essa complementação idêntico tratamento cambial ao disposto neste artigo.

Art. 14. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, em 26 de julho de 1961; 140º da Independência e 73º da República.

JÂNIO QUADROS  
Gabriel Grun Moss  
Clemente Mariani.



*RAI*

# CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO

Nº 3.799 — 1962

Estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo, e dá outras providências.

(Do Conselho de Ministros)

(As Comissões de Constituição e Justiça, Transportes, Comunicações e Obras Públicas, Orçamento e Fiscalização Financeira e Finanças)

O Congresso Nacional decreta:

### CAPÍTULO I

Das subvenções e contribuições.

Art. 1º A União concederá, pelo prazo de cinco anos e nos termos e condições desta lei, os seguintes auxílios diretos às empresas nacionais concessionárias de linhas aéreas regulares:

- a) subvenção quilométrica às linhas que constituem o "Plano de Integração Nacional";
- b) subvenção quilométrica às linhas aéreas internacionais;
- c) contribuição financeira para reequipamento.

### CAPÍTULO II

Do "Plano de Integração Nacional".

Art. 2º Fica o Ministério da Aeronáutica autorizado a elaborar um "Plano de Integração Nacional", constituído da rede aérea de linhas de alto interesse nacional, atualmente operáveis por aeronaves do tipo DC-3-C-47.

Parágrafo único. Serão incluídas, igualmente, no "Plano de Integração

Nacional", as linhas que formam a rede aérea amazônica, executadas com equipamento anfíbio, ou terrestre de tipo DC-3-C-47.

Art. 3º Na elaboração do "Plano de Integração Nacional", o Ministério da Aeronáutica considerará, primordialmente, os seguintes fatores:

- a) o interesse público da ligação;
- b) a manifesta inconveniência da execução do serviço com outro tipo de equipamento superior ou a impraticabilidade da operação com este último;
- c) a substituição do equipamento em decorrência do aumento da densidade de tráfego e da melhoria gradativa da infra-estrutura;
- d) o estabelecimento de tarifas adequadas às condições econômicas da região.

Art. 4º A subvenção quilométrica destinada às linhas do Plano de Integração Nacional será fixada anualmente pelo Ministério da Aeronáutica, tendo em vista os seguintes fatores:

- a) custos operacionais;
- b) aproveitamento percentual em passageiros compatível com a realidade econômica da região servida.

Parágrafo único. Ressalvada a hipótese de força maior, a efetiva realização de todas as escalas é condição para recebimento da subvenção de cada linha.

Art. 5º Para a execução do "Plano de Integração Nacional", o Ministério da Aeronáutica poderá dividir o território nacional em regiões, a fim de estabelecer centros de irradiação das linhas, bem como adaptar o "Plano" às condições decorrentes de melhoria da infra-estrutura.

Art. 6º O Ministério da Aeronáutica promoverá a distribuição das linhas operáveis por equipamento de Douglas DC-3-C-47 tiver mais de uma concessível, à necessidade de evitar a competição entre linhas operadas com equipamento idêntico, ou não, e mais ao seguinte:

a) disponibilidade imediata do equipamento Douglas DC-3-C-47;

b) condição de concessionária atual na região.

Parágrafo único. Quanto a linha operada por equipamento Douglas DC-3-C-47 tiver mais de uma concessionária, o Ministério da Aeronáutica promoverá a conciliação entre as operadas de modo a alienar a competição, fixando critério da proporcionalidade, se não houver acôrdo entre elas.

Art. 7º O Ministério da Aeronáutica promoverá a melhoria dos campos de pouso que constituem a rede do "Plano de Integração Nacional", de modo a fazer substituir, progressivamente, o equipamento Douglas DC-3-C-47, por outro que assegure à exploração a rentabilidade econômica necessária

Parágrafo único. A medida que essas aeronaves forem sendo liberadas, em razão de sua substituição por equipamento mais econômico, as empresas deverão promover sua alienação.

### CAPÍTULO III

#### *Da subvenção às linhas aéreas internacionais*

Art. 8ª Fica restabelecido, com efeito a partir de 1º de janeiro de 1962, o regime de subvenção para as linhas aéreas internacionais exploradas por empresas brasileiras.

Art. 9º A subvenção será fixada anualmente, por ato do Ministro da Aeronáutica, para o quilômetro voado entre os pontos inicial e terminal das

linhas, tendo em vista nessa fixação os seguintes fatores:

a) grau de interesse público do serviço;

b) tipo de aeronave;

c) rentabilidade da linha;

d) número de frequências.

Parágrafo 1º A subvenção fixada na forma deste artigo poderá ser elevada anualmente até 20% (vinte por cento) do seu valor básico, a juízo do Ministério da Aeronáutica, se em face das condições de exploração da linha, considerada a competição de linhas estrangeiras e outros fatores de interesse nacional, se tornar necessário maior auxílio para assegurar a execução do serviço.

Parágrafo 2º A subvenção quilométrica para o exercício de 1962 será fixada na forma do que estabelece este artigo e até o máximo de Cr\$ 200,00 (duzentos cruzeiros) por quilômetro.

Art. 10. As empresas abrangidas pelo presente capítulo recolherão uma taxa de 2% (dois por cento) sobre o montante de cada pagamento de subvenção efetuado, a qual destinar-se-á ao custeio da fiscalização das linhas aéreas internacionais subvencionadas, inclusive remuneração de técnicos e peritos contratados pela Diretoria de Aeronáutica Civil para controle dos serviços, apuração dos resultados econômicos e financeiros, bem como os índices de exploração das linhas e respectivos custos de operação.

### CAPÍTULO IV

#### *Da contribuição financeira para reequipamento*

Art. 11. O Governo da União prestará contribuição financeira para reequipamento das empresas nacionais de transporte aéreo, concessionárias de linhas regulares.

Parágrafo único. Ressalvada a situação do equipamento já em tráfego ou com financiamento registrado na SUMOC, somente poderão gozar dos favores desta lei os contratos e compromissos de reequipamento cujo plano vier a ser previamente aprovado pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 12. A contribuição financeira a que se refree o artigo anterior será de Cr\$ 3.200.000.000,00 (três bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) em cada ano, rateada entre as empresas, na proporção da tonelagem-quilômetro oferecida no ano anterior, nas linhas domésticas.

Parágrafo único. Para efeito do rateio, tomar-se-á como base a capaci-

dade comercial da aeronave (*payload*) definida para cada tipo pela Diretoria de Aeronáutica Civil, e a quilometragem das linhas domésticas regulares de cada empresa por ela efetivamente voada no ano anterior, na conformidade dos horários aprovados.

Art. 13. E' concedido um reajustamento de Cr\$ 1.322.500.000,00 (um bilhão trezentos e vinte e dois milhões e quinhentos mil cruzeiros) na importância da contribuição financeira, relativa ao ano de 1961, previstas nas leis números 3.039, de 20 de dezembro de 1956 e 3.928, de 27 de julho de 1961, para reequipamento das empresas nacionais que operam linhas domésticas.

Art. 14. As aeronaves adquiridas, total ou parcialmente, com a contribuição financeira, ou cujo contrato esteja enquadrado nos favores de reequipamento, ficarão sujeitas à hipoteca legal, inscrita "ex officio" em favor da União, e só poderão ser alienadas, arrendadas, cedidas ou transferidas, mediante autorização prévia do Ministério da Aeronáutica.

Art. 15. As obrigações e favores previstos nesta lei, estendem-se igualmente aos sucessores ou adquirentes dos direitos das empresas beneficiadas, bem como ao acervo destas, inclusive em caso de insolvência legalmente declarada.

#### CAPÍTULO V

##### *Das disposições gerais e transitórias*

Art. 16. Fica autorizada a concessão, no ano de 1962, em caráter transitório, de um auxílio especial de emergência às empresas nacionais de transporte aéreo, concessionárias de linhas regulares, destinado a cobertura dos sucessivos aumentos de custos só operacionais não observáveis pelas tarifas aéreas e ainda não atendidas por outras medidas de amparo governamental.

Art. 17. Uma só empresa não poderá receber, em cada ano mais de 50% (cinquenta por cento) da contribuição financeira rateada, nem do total da dotação destinada ao Plano de Integração Nacional.

Parágrafo 1º A limitação estabelecida neste artigo será extensiva aos consórcios de empresas e à pessoa, ou grupo de pessoas, físicas ou jurídicas, detentora do controle do capital de mais de uma empresa.

Parágrafo 2º O Ministério da Aeronáutica fiscalizará a exata observância do disposto neste artigo, procedendo às verificações e correções que julgar necessárias.

Art. 18. Anualmente, o Ministério da Aeronáutica, através da Diretoria de Aeronáutica Civil, procederá à tomada de contas das empresas para comprovação da exata aplicação das subvenções, auxílios e contribuições recebidos em virtude desta lei.

Art. 19. Nenhum pagamento, a título de subvenção para as linhas do Plano de Integração Nacional, ou para linhas internacionais, poderá ser efetuado sem a prévia quitação da empresa beneficiada com a Previdência Social.

Art. 20. As importâncias pagas por força da presente lei não serão computadas para efeito do imposto de renda.

Art. 21. O Orçamento do Ministério da Aeronáutica consignará, anualmente, as dotações necessárias ao cumprimento da presente lei.

Art. 22. Para cumprimento do que estabelece a presente lei no exercício de 1962, fica o Poder Executivo autorizado a abrir o crédito especial de Cr\$ 11.928.500.000,00 (onze bilhões e novecentos e oito milhões e quinhentos mil cruzeiros), com as seguintes destinações:

1 — Para subvenção da rede do "Plano de Integração Nacional" — Cr\$ 1.906.000.000,00 (um bilhão e novecentos e seis milhões de cruzeiros).

2 — Para subvenção das linhas internacionais: Cr\$ 1.500.000.000,00 (um bilhão e quinhentos milhões de cruzeiros).

3 — Para contribuição financeira de reequipamento: Cr\$ 3.200.000.000,00 (três bilhões e duzentos milhões de cruzeiros).

4 — Para reajustamento da contribuição financeira de reequipamento em 1961: Cr\$ 1.322.500.000,00 (um bilhão trezentos e vinte e dois milhões e quinhentos mil cruzeiros).

5 — Para auxílio especial de emergência Cr\$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de cruzeiros).

Art. 22. O Poder Executivo, por proposta do Ministério da Aeronáutica, baixará, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação desta lei, os regulamentos que se fizeram necessários à sua execução.

Art. 24. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

OFÍCIO Nº 2-62, DO SR.  
MINISTRO DA AERONÁUTICA

"Em 12 de janeiro de 1962".

Excelentíssimo Senhor Presidente do Conselho de Ministros:

Tenho a honra de passar às mãos de Vossa Excelência, minutas da Mensagem e do respectivo Projeto de lei que condensa, num só ato, os projetos de lei concedendo subvenções diretas às empresas de navegação aérea, na forma das recomendações aprovadas na Sessão de 4 do corrente, do Conselho de Ministros.

Nesta oportunidade renovo a Vossa Excelência meus protestos de alto apreço e distinta consideração. — a) Major-Brigadeiro *Clóvis Monteiro Travassos* — Ministro da Aeronáutica".

MENSAGEM Nº 15-62, DO  
CONSELHO DE MINISTROS

Em, 6 de fevereiro de 1962.

Senhores Membros do Congresso,

O sistema aéreo em nosso País, que se mantinha mais ou menos estabilizado e explorado por quatro empresas primitivamente existentes, assumiu expansão surpreendente no período que se seguiu ao término da II Grande Guerra.

Em menos de 9 anos, surgiram cerca de 200 aeroportos e aeródromos no País e a frota aérea mercante brasileira duplicou o número de suas unidades, uma vez que as facilidades de aquisição dos excedentes de guerra permitiam a aquisição de material a baixo preço.

A esse material excedente, e composto de aeronaves do tipo Douglas DC-3 ou C-47, se deve o progresso de regiões que, sem conhecer o mínimo indispensável em relação aos modernos transportes, passaram de uma situação primitiva para uma privilegiada, sem a transição que acompanha toda evolução nesse particular.

2. Se por um lado essa plethora de material e equipamento proporcionou benefícios ao País, por outro lado surpreendeu os poderes públicos com o inesperado número de companhias que se fundaram, partindo das facilidades de obtenção de equipamento.

Até que a Administração pudesse reagir e instituir um diploma que cortasse o mal, decorreram alguns anos e nesse interim aproximadamente meia centena de companhias novas

surgiram, num verdadeiro ensilhamento que a população nacional, embaída pela visão proporcionada de lucros fáceis, veio a sofrer.

3. Conquanto as próprias contingências da exploração viessem a contribuir, e grandemente, para pôr paradeiro àquela situação, o fato é que não foi previsto o rápido desenvolvimento do material de aviação, cuja aproximação viria trazer novos problemas.

Assim é que a rarefação do material e conseqüente encarecimento, o progresso tecnológico em novos tipos de aeronaves, o advento do jato, acarretaram a rápida obsolescência do porquê aeronáutico comercial, impondo a sua conseqüente modernização e criando, com essa necessidade, problemas, cuja solução difícil ir-se-ia refletir através dos anos.

Assim, ao lado da pressão inflacionária, a agravar-se dia a dia, a economia das empresas ia perdendo aquela solidez dos primeiros anos e conseqüente a um custo operacional baixo, defrontando-se progressivamente com novas situações que a economia privada já não mais podia atender, impondo-se o amparo oficial.

Já me 1950 o Governo sentia a situação e procurava minorá-la através de subvenção às linhas aéreas internacionais, nessa ocasião exploradas por todas as principais empresas que integravam o campo doméstico.

Criando um regime de subdesenvolvimento para linhas internacionais, a vigorar por cinco anos, patenteou-se uma política identificada com a expansão das nossas empresas para o exterior, sob patrocínio oficial, ao qual teriam de seguir-se novas medidas de amparo, porque seria manifesto contrasenso canalizar a subvenção para o campo internacional, complementação do campo doméstico, e deixar este ao desamparo.

5. Assim é que a lei nº 1.815, de 1953, concedeu vários benefícios às empresas brasileiras de transporte aéreo, através da isenção de todos os impostos, exceto o de renda, e anistiou as dos débitos para com a "taxa aeroportuária", cuja incidência ficou sustada.

Tais paliativos, porém, não eram suficientes, uma vez que, ao permitir a expansão de nossas empresas para o setor internacional, cuidando, no entanto, de assegurar no campo domésti-

co igual quilometragem para a rede interna, o Governo havia reconhecido:

a) a indispensabilidade dessa rede interna;

b) a identificação de expansão internacional com a sua política externa;

c) a necessidade de aparelhar suas empresas para esse tráfego internacional, onde a competição exigia e exige maiores sacrifícios.

6. Partindo dessas premissas, houve por bem o Governo conceder às empresas nacionais uma contribuição financeira, a vigorar por cinco anos, destinada a reequipá-las em harmonia com os últimos progressos técnicos.

Essa política trouxe grandes benefícios aos transportes aéreos, porque colocou as empresas brasileiras ao lado das mais adiantadas dos países ditos superdesenvolvidos no campo internacional.

7. Dispondo de uma infraestrutura ainda identificada com os primeiros tempos de nosso desenvolvimento, nessas linhas não podem ser operadas com o equipamento moderno que a técnica impõe economicamente, nem pode, por outro lado, dita infraestrutura ser melhorada de maneira a permití-lo, o que coloca as empresas diante do dilema:

a) eliminar as linhas pouco rentáveis em função de equipamento anti-econômico;

b) manter uma exploração deficitária manifesta.

Não havendo por que continuar a exploração cujos deficits crescem ao invés de reduzirem, o caminho que resta às empresas é a suspensão dos serviços com aeronaves ditas obsoletas, a menos que os poderes públicos aviação comercial, conforme ficou re-necessário.

8. A partir de 1957, quando as altas sucessivas do câmbio, dos preços e salários, aumentaram intensamente, a crise que vinha assoberbando as empresas de transporte aéreo começou a pôr em risco a estrutura de nossa aviação comercial, conforme ficou reconhecido nos estudos a que procederam o Conselho Nacional de Economia e a Comissão Parlamentar de Inquérito para tanto instituída, os quais atribuíram àquela crise, primordialmente, a elevação do custo do dólar, moeda que preside cerca de metade das despesas da aviação (combustíveis, peças e acessórios, sobressalentes, seguros, etc...).

Também, nesse particular já o Governo sentira a dificuldade para as empresas brasileiras em fazer face aos compromissos de reequipamento por ele mesmo estimulados, propondo ao Poder Legislativo o reajustamento da contribuição financeira concedida no período 1956-1961.

9. Mas, ainda assim, tal medida não passou de mero paliativo, porque a gravidade da situação atingiu seu paroxismo em meados do ano passado, quando a Instrução nº 204 elevou o dólar de custo de Cr\$ 100,00 para Cr\$ 200,00 e, a seguir, pela Instrução nº 208, suprimiu todos os privilégios cambiais, impondo, por isso, a taxa de câmbio livre para as remessas para o exterior.

Com a alteração de sua política cambial, no sentido do desaparecimento do câmbio privilegiado em favor de transporte aéreo perderam a subvenção indireta que recebiam através de tratamento preferencial, mais se impondo a necessidade de compensar a perda.

10. Desde a instalação do regime parlamentarista, entre nós, o problema vem merecendo a atenção dos poderes competentes, haja visto item especial (nº 7) contido no Capítulo II (Transportes) do Programa de Governo, apresentado ao Parlamento pelo Conselho de Ministros, onde se ventila a substituição do regime de auxílio indireto pela subvenção direta.

Consequentemente, dentro da política que a si próprio, traçou o Go-transportes aéreos, não há lugar para que o auxílio concedido nas épocas de crise menos intensa seja eliminado hoje, quando os efeitos dela são precisamente mais graves e ameaçam de colapsos os transportes aéreos brasileiros.

11. Assim, faz-se mister que, em continuação à referida política, o Governo complemente as medidas que adotara então para debelar a crise e que são:

a) continuação do regime de subvenção para as linhas internacionais, iniciado em 1950 e terminado com a lei nº 2.686, de 19 de dezembro de 1955, em 1º de julho de 1960. Racionalizados os transportes internacionais das empresas brasileiras por deliberação governamental, maior soma de razão existe para o auxílio;

b) reajustamento cabal dos efeitos da elevação do dólar até a extinção do dólar de custo nos compromissos de reequipamento ainda por saldar,

bem como a continuação da contribuição para modernização da frota;

c) contribuição especial de emergência no ano corrente, para atender às elevações dos custos e aumentos salariais, que somente nos próximos anos serão absorvíveis pela tarifa aérea;

d) auxílio imediato às linhas operadas com equipamento de tipo anti-econômico, contingência de uma infraestrutura pobre, para impedir o desaparecimento do transporte aéreo em certas regiões.

Essas medidas tôdas, conquanto traduzam auxílio maciço, redundam, em última análise, em benefício dos usuários. A solução normal, que corresponde a uma maior absorção dos ônus pelas tarifas, não pode ser aplicada inicialmente, dentro de um plano de recuperação econômica, pois, acarretaria a elevação dos preços dos transportes a níveis inacessíveis ao público.

12. Não havendo como adotar essa medida normal, mesmo porque ela não se revelou eficaz em condições mais vantajosas e não seria hodiernamente capaz de absorver os ônus que incidem sobre os transportes aéreos, a única solução que pode alcançar o necessário equilíbrio, que proporcione a recuperação de nossas empresas de transporte aéreo, é o amparo oficial na forma sugerida no ante-projeto de lei, que temos a honra de apresentar a Vossas Excelências. — a) *Tancredo Neves*, Primeiro Ministro. . . . .

#### A MENSAGEM QUE ACOMPANHA PROJETO DE LEI DE AMPARO A INDÚSTRIA DE TRANSPORTES AÉREOS

##### PLANO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL

A necessidade do estabelecimento de um Plano de Integração Nacional pode encontrar sua origem exatamente nos tempos prósperos de nossa aviação comercial.

As circunstâncias que cercaram a proliferação de empresas, em decorrência das facilidades de aquisição de aeronaves excedentes de guerra, impuseram o espírito de emulação entre as municipalidades brasileiras, tôdas porfiando por integrar seu território na rede servida pelas empresas de transporte aéreo.

Para tanto, bastava construir um campo de pouso e obter da empresa

o interesse para a inclusão da localidade na rede, fôsse acenando-lhe com uma aquisição certa de passagens por vôo fôsse interessando-a nas condições econômicas locais. O fato é que tal emulação encontrou igualmente campo fácil na necessidade de expansão das empresas novas, forçadas a fugir aos traçados das rotas tradicionais.

Se essa política obteve grandes méritos, por aproximar dos grandes centros localidades longínquas, as quais estariam ainda hoje com seu progresso tolhido, ligadas precariamente àqueles centros, por outro lado proporcionou a estagnação do equipamento. — Não tendo sido previsto o grande surto de pós-guerra, a infraestrutura não pôde acompanhar a técnica, de modo que quando o equipamento, então responsável pela ligação de nosso interior aos centros importantes, foi suplantado por novos tipos mais econômicos, em função dos quais sua obsolescência econômica foi decretada, fomos também colhidos pela injunção de não poder aproveitá-lo.

Assim, quando o equipamento Douglas DC-3/C-47 se tornou obsoleto, cerca de 200 aeroportos estavam construídos para operação com êle, sendo que, dentre êles, muitos poderiam admitir operação mais avançada, mas em localidades sem potencial de tráfego que o permitisse.

Nessa situação, as empresas de transporte aéreo, desfeita a ilusão dos primeiros tempos, teriam de abandonar tais escalas, ratificando o traçado de suas rotas, de modo a torná-las econômicas, o que vem implicando o abandono de todo o interior brasileiro, principalmente no nordeste e no oeste do País, onde somam dezenas as defecções verificadas anualmente.

Essa perspectiva, que dia a dia mais se agrava, deixaria sem transporte tôda a região amazônica (onde as ligações principais seguem os grandes cursos d'água), os Estados do nordeste, o interior do Estado de Minas, as ligações de Mato Grosso e Goiás com as capitais, o interior sul riograndense, paraense, enfim, implicaria o abandono do homem do interior. Assim, o progresso por êle extraído do transporte aéreo, que o levou a usar a transição do estado primitivo ao mais adiantado seria anulado e restabelecidas as condições originais, situação que não encontra paralelo em nenhum país civilizado.

É para evitar esse abandono, que já há alguns anos se vem fazendo sentir, com reclamos gerais, que o Governo procura estabelecer uma rede subvencionada, integrada das localidades sem transporte aéreo, mantendo a unidade nacional.

Não comportando o problema outra solução imediata, porque a preparação da infraestrutura para equipamento superior demanda tempo e mesmo dentro deste ela não assegura a rentabilidade necessária para atrair empreendimentos privados, dada a pequena densidade de tráfego, a única via que pode impedir o rápido colapso dos transportes nas regiões assinaladas é a adoção do Plano de Integração Nacional.

1) *A quilometragem do PLANO (equipamento DC-3/C-47)*

A situação atual do País, no tocante às linhas de aeronaves ..... DC-3/C-47, é estimada na quilometragem anual de 25.520.352 (vinte e cinco milhões e quinhentos e vinte mil trezentos e cinquenta e dois quilômetros) que, na base do custo de operações por quilômetro, atinge a vultosa importância de Cr\$ ..... 4.772.305.824,00 (resultado da multiplicação de 25.50.352 quilômetros vezes Cr\$ 187,00), que, confrontada com a importância de Cr\$ 2.562.799.170,00 receita operacional), acusa o também vultoso "deficit de Cr\$ ..... 2.209.506.654,00 em todo o País.

Não obstante, daquela quilometragem só foram extraídas para o PLANO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL ..... 16.793.400 quilômetros, correspondentes às ligações do interior, excluídas, portanto, as ligações costeiras (linhas troncos), as ligações entre capitais e aquelas que, não obstante ligaram localidades variadas no seu curso, sofrem a competição de transportes melhores e que, por isso mesmo, dispensam o transporte inferior.

Compreende-se assim a razão por que, apesar de deficitárias também as linhas não incluídas no PLANO, neste não está compreendida a quilometragem relativas às linhas que não são propriamente de integração nacional, no total de 8.726.952 quilômetros anualmente.

A essa quilometragem de 8.726.952 se deve acrescentar a quilometragem relativas às linhas costeiras e interiores, que unem os grandes centros, no total de 91.338.424 quilômetros, a qual,

confrontada com a quilometragem do PLANO, nos dá conta de que apenas 18% do total anual voado no País está enquadrada no regime de subvencionamento. Isso significa que predomina a exploração sem ônus para os cofres públicos.

2) *A quilometragem do PLANO na região amazônica*

Na Região Amazônica as linhas são operadas por dois tipos de equipamento:

a) o Catalina (PBY-5A anfíbio, que executa todas as linhas ao longo dos rios (Amazonas, Purús, Juruá, Madeira e Negro, e respectivos afluentes);

b) o Douglas DC-3/C-47, que executa as linhas para os territórios do Amapá, Rio Branco, Acre e Rondônia.

São ligações existentes há quase trinta anos e imprescindíveis à região, mas que acumulam "deficits" no decorrer dos anos, porque a subvenção que lhes é atribuída deteriora de ano para ano e não permite o equilíbrio da receita e despesa, sem que os níveis tarifários acompanhem as elevações dos custos operacionais.

Nessa região, a quilometragem anual a considerar no PLANO é de ..... 2.678.416, assim distribuída pelos equipamentos:

a) Catalina (PBY-5A) — 1.343.920  
b) Douglas DC-3/C-47) — 1.328.496

3) *Subvencionamento das linhas do PLANO*

Para conciliar a necessidade de manter as linhas do PLANO e o interesse, cada dia mais decrescente dos transportadores, às voltas com o insucesso da operação com equipamento deficitário, não se pode deixar de subvencionar os serviços.

Dentro das linhas estabelecidas no PLANO, entretanto, tal subvencionamento não pode ser uniforme, porque:

a) há diversidade de equipamento, o que exige a consideração de custos operacionais diferentes;

b) há diversidade no potencial dos usuários e na sua capacidade econômica, o que exige tratamento preferencial em favor dos empobrecidos.

Assim, o fenômeno tem de merecer análise em separado, conforme se trate da região amazônica (assim considerada a região que vai do Oceano Atlântico à fronteira do Perú, no sen-

tido leste-oeste, e a região abrangida pelo Estado de Mato Grosso e Territórios de Rondônia e Acre, no sentido norte-sul) ou das demais regiões do País.

### 3.1 Subvencionamento do equipamento DC-3/C41 fora da Região Amazônica

Verificando as condições em que são operadas as aeronaves de tipo ..... DC-3/C-47, comprova-se que o índice tarifário que lhes é aplicável é de 7.17 por quilômetro.

Não sendo propósito do Governo aumentar esse índice, porque isso corresponderia a aumentar as tarifas e o usuário já se acha sobrecarregado, principalmente nas regiões servidas por aquelas aeronaves, a subvenção tem de ser estudada em função dele.

Assim, partindo da projeção dos custos para junho do corrente ano, e dentro dessa projeção adotado o aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), verifica-se que para um custo horário de Cr\$ 43.000,00 (quarenta e três mil cruzeiros), a receita passageiros-hora é de apenas Cr\$ 23.087,00, sendo a diferença entre as duas importâncias o deficit-hora a ser atendido com o auxílio.

Para cobrir a despesa de operação, na base do aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), dentro da projeção dos custos para junho de 1962, e sem alterar o índice tarifário, o auxílio a ser concedido será de ..... Cr\$ 23.087,00 por hora ou Cr\$ 86,58 por quilômetro.

Havendo no PLANO uma quilometragem anual subvencionável de ..... 16.793.400 (sem computar a região amazônica), o quantitativo necessário ao seu subvencionamento decorre da multiplicação dessa quilometragem pelo "deficit" quilométrico (86,58), ou seja Cr\$ 1.461.025.800,00 (um bilhão e quatrocentos e sessenta e um milhões e vinte e cinco mil e oitocentos cruzeiros) em cada exercício.

### 3.2 Subvencionamento do equipamento PBY-5A e Douglas DC-3/C-47 na Região Amazônica

Para a região amazônica, menos desenvolvida do que as demais e onde os transportes aéreos desempenham papel de única via de acesso rápida, o estudo do subvencionamento terá de considerar outras condições.

Sendo servida por dois tipos de equipamento, o anfíbio ao longo dos gran-

des cursos d'água e o DC-3/C-47 nas ligações entre aeroportos, disso resultam dois índices tarifários, conforme esteja sendo utilizado um equipamento:

- a) índice 4.92 para o PBY-5A;
- b) índice 7.17 para o DC-3/C47.

Ora, não há nenhuma razão para a discrepância, tanto mais que ela conduz ao absurdo de onerar de forma diferente o mesmo usuário, quando a viagem se faça em percurso que exija os dois tipos de equipamento, quando o normal é a aplicação de um só.

Dada sas características da região, preferível, pois, adotar o índice tarifário mais baixo para tôdas as linhas amazônicas, sejam operadas por ... DC-3/C-47, sejam operadas por ... PBY-5A.

Adotado esse índice de 4.92, dentro da projeção dos custos para junho do corrente ano, e dentro dela o aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), encontrar-se-ão estes elementos:

Custo da hora vôo para DC-3/C-47  
— 43.000,00

Receita passageiros-hora .....  
13.842,00.

Deficit-hora — 27.158,00

Esse "deficit" horário de .....  
Cr\$ 27.158,00 corresponde a .....  
Cr\$ 118,08 por quilômetro, que, multiplicado pela quilometragem anual voada nesse tipo de equipamento na região amazônica, dá o total de .....  
Cr\$ 156.868.808,00 (1.328.496 quilômetros x Cr\$ 118,00 = 156.868.808,00).

Aplicado o mesmo raciocínio ao equipamento PBY-5A, cujo preço hora de vôo é de Cr\$ 50.000,00; cuja receita passageiros-hora é de apenas Cr\$ ... 8.197,00; dentro da projeção de custos para junho do corrente ano, e dentro dela o aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), "deficit"-hora é de Cr\$ 40.982,00, ou seja, Cr\$ 213,28 por quilômetro. Multiplicado esse "deficit" quilométrico pela quilometragem voada na região amazônica com esse tipo de equipamento, encontra-se a importância de Cr\$ 287.911.000,00 .....  
(1.349.920 quilômetros x 213,28 = Cr\$ 287.911.000,00).

### SÍNTESE

Portanto, o PLANO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL visa tão somente assegurar o transporte em linhas de onde o transportador terá de sair se não houver o arrimo da subvenção, ficando centenas de localidades sem ele

se as empresas tiverem de continuar as operações como até agora.

Assegurando o transporte através da concessão do auxílio, assegura, outrossim, o índice tarifário mais baixo para as mesmas linhas, uniformizando-o em níveis ainda mais baixos na região amazônica, de potencial econômico inferior para os usuários.

O objetivo imediato do PLANO é assegurar essas duas vantagens, mas ele não pretende a cristalização dessa situação, porque estabelece a paralela e paulatina melhoria da infraestrutura, de modo a permitir, dentro de cinco anos, a substituição do equipamento oneroso.

O restabelecimento das linhas com equipamento DC-3/C-47 no nordeste e no oeste, em zonas de onde já fôra retirado, contribuirá para o progresso dessas regiões e com ele a melhoria da densidade de tráfego, o que poderá determinar a redução ou mesmo eliminação do auxílio em certas áreas.

A medida que as previsões quanto ao aproveitamento tomado para base dos estudos de subvencionamento forem sendo ultrapassados, no sentido do saneamento do transporte, o auxílio irá sendo reajustado, de modo a aliviar os cofres públicos.

## II — SUBVENCIONAMENTO DE LINHAS AÉREAS INTERNACIONAIS

Embora date de quase vinte anos a entrada do Brasil na competição em linhas internacionais de longo curso, somente em 1950 cuidou o Governo de ampará-las financeiramente.

As precárias condições em que se iniciou a linha brasileira para a América do Norte só não se revelaram mais cedo e impuseram o insucesso do empreendimento graças à situação então reinante em razão da II Grande Guerra.

A fase de recuperação mundial, que se seguiu ao conflito, na transição para abertura da era de progresso que iniciar-se-ia para a aviação comercial, permitiu também a sobrevivência de nossas empresas, cuja disparidade de serviço ainda não era acentuada.

A utilização de equipamento moderno na competição internacional logo mostrou a fraqueza de nossas empresas e a impossibilidade para elas de fazer face contingência, sobrevivendo num clima em que a concorrência estrangeira contava com ajuda maciça dos governos.

O sistema de acordos bilaterais instituído pela Convenção de Chicago (1944) deu feição nova à competição nas linhas aéreas internacionais, porque as empresas operadoras passaram a atuar, fossem de iniciativa pública ou de iniciativa particular, como instrumentos da política do país de origem, legítimas representantes deste.

Enquanto, porém, esses instrumentos governamentais se confundiam com o próprio Estado, à custa de cuja economia se mantinham, através de capital estatal ou, quando não assim, mediante auxílios substanciais e mesmo cobertura de "deficits", os nossos instrumentos identificados com a iniciativa privada levavam a bandeira brasileira ao exterior, sem contar com o menor apóio financeiro.

A situação de nossas empresas, enfrentando aguerrida e municiada competição de empresas estrangeiras sem dispor do aparelhamento mínimo indispensável, teria de forçar a paralisação dos serviços tão logo os progressos técnicos alargasse a margem de diferença entre os serviços estrangeiros e os serviços brasileiros.

Dada a posição do Governo brasileiro, entretanto, que não desejava interromper a corrente de propaganda nacional no exterior, procedeu ele aos estudos necessários a amparar a indústria dos transportes, a fim de permitir-lhe a sobrevivência na competição internacional, para o que foi sancionada a lei 1.181, de 17 de agosto de 1960. Esse diploma concedia a subvenção de Cr\$ 10,00 (dez cruzeiros) por quilômetro voado entre o último ponto da escala em território nacional e o ponto terminal da linha no exterior.

O sistema inflexível da lei, impedindo os reajustamentos inevitáveis que a flutuação de despesas, atendidas em cerca de sua metade em moeda forte, impunha às nossas empresas, desde logo se revelou inadequado às reais necessidades do subvencionamento.

Na verdade, destinando-se o auxílio ao reaparelhamento das empresas, de modo a colocá-las na situação desejada de paridade com as congêneres estrangeiras, não poderia ele deixar de permitir o reajustamento para atender àquela flutuações.

Não contando o País com indústria de construção aeronáutica, que pudesse suprir as empresas do mais moderno equipamento, a política de conceder Cr\$ 10,00 por quilômetro voado nas linhas internacionais não atingi-

ria seu objetivo, dada a manifesta insuficiência dos recursos totais orçamentários mesmo para equipar uma empresa apenas.

De par dess a manifesta insuficiência, ocorre que a citada lei n.º 1.181, de 1950, impuha às mesmas empresas uma quilometragem idêntica a ser voada no campo doméstico, sob pena de perder a subvenção.

Tal exigência, salutar na sua essência, a fim de evitar o abandono das linhas interiores, é responsável parcialmente pelo inflacionamento da oferta no campo doméstico, suportando as empresas um prejuízo com esse excesso de oferta para não perder o auxílio concedido às linhas internacionais, na suposição de que poderiam fazê-lo sem arruinar-se.

Assim, um auxílio especificamente concedido a linhas internacionais, dada a impossibilidade de disassociação dos campos de exploração (internacional e doméstico), generalizou-se na sua destinação, deixando de atender a um setor e a outro; em uma palavra: perdendo-se na voragem da exploração deficitária, preponderante.

As elevações de ágios que se verificaram após o ano de 1960 terminaram a tarefa de deterioração do auxílio, iniciada com a inflação, de modo que ao ensejo da terminação da vigência da lei n.º 1.181 já se sentia a anulação da subvenção e a necessidade de seu reajustamento em bases superiores.

Em 1955, a lei n.º 2.686, de 19 de dezembro, retomou a vigência da lei n.º 1.181, onde ela terminara (30 de junho de 1955) e dilatou o regime até 30 de junho de 1960, reajustando a subvenção para Cr\$ 20,00 por quilômetro e prevendo, para atender às flutuações das despesas uma elevação até 20% (vinte por cento).

Mas os estudos de que haviam resultado o quantitativo e a percentagem de reajustamento eram anteriores às reformas cambiais então levadas a efeito, ficando, pois, superados quando a tramitação legislativa os transformou em lei.

Foi em atenção a essa situação que o Projeto de lei n.º 1.920-B, de 1960, que se destinava a prorrogar o regime de subvencionamento, adotou para quantitativo de subvenção, para o equipamento mais moderno, Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros) por quilômetro.

Mas enquanto se processava a tramitação desse Projeto de lei, duas ou-

tras reformas cambiais o colheram em seu curso e vieram superar o quantitativo estudado e considerado suficiente para permitir às empresas a posição adquirida na competição internacional.

1.ª a elevação do dólar de ..... Cr\$ 100,00 para Cr\$ 200,00;

2.ª o desaparecimento do câmbio privilegiado para as empresas aéreas, o que elevou o dólar de Cr\$ 200,00 para o câmbio livre .

Assoberbadas por compromissos internacionais vultosos a serem liquidados em moeda forte, o desaparecimento do câmbio privilegiado, sob cuja égide se concretizam cerca de 45% (quarenta e cinco por cento) das despesas, criou uma situação de asfixia para as empresas brasileiras, cujos serviços estão ameaçados de colapso.

Triplcando os ônus através dessas elevações, a situação só poderia encontrar corretivo na triplicação, por igual, do auxílio, mas ocorre que tôdas as empresas que operam no campo internacional em nome do Brasil operam também extensa rede doméstica, sendo impossível considerar isoladamente os fenômenos peculiares a cada um desses setores, cujo mal tem raiz comum.

Constituído o plano de auxílio de várias modalidades, que se completam, a concessão do auxílio específico a um setor implica o auxílio indireto ao outro setor, atribuindo-se, reciprocamente, o saldo positivo ou negativo parcial. Isso explica a razão de não ter sido proposto o auxílio três vezes superior ao que constava do Projeto número 1.920-B, como teóricamente seria necessário em função da triplicação dos encargos: é que o plano de auxílio contém quatro medidas de amparo, cuja soma atinge à desejada finalidade.

Assim, a política iniciada em 1950, cujas características impõem, agora mais que nunca, sua continuidade, não pode ser suprimida abruptamente (e isso ocorrerá sem auxílio), porque o prestígio de nossas linhas aéreas internacionais constitui já um título irrenunciável pelo País, cujo prejuízo seria muito maior do que o auxílio proposto.

Atualmente, as ligações brasileiras para o exterior abrangem os cinco continentes, levando o prestígio, o nome e a propaganda brasileira a tôdas as partes do mundo.

a) ligações regionais, com a Argentina, Uruguai, Paraguai, Chile, Peru, Bolívia, Equador, Colômbia, Venezuela, Guiana Francesa, Guiana Inglesa;

b) ligações com a América do Norte (México, Nova York, Chicago e Los Angeles);

c) ligações com a Ásia (Japão e Líbano);

d) ligações com a Europa (Portugal, Espanha, França, Inglaterra, Alemanha, Itália);

e) ligações com a África (Egito e África Francesa).

São anualmente, 13.992.880 quilômetros de propaganda viva do País, de nossa gente e de nossas coisas, que não mais podem parar, mais que também não mais podem prescindir da subvenção.

### III CONTRIBUIÇÃO FINANCEIRA PARA REEQUIPAMENTO

O desenvolvimento técnico da indústria de construção aeronáutica veio colher os países menos desenvolvidos em situação de não poder acompanhá-lo, não só em razão da versatilidade dos tipos de equipamentos como também dos preços elevados.

Havendo apenas dois mercados fornecedores importantes, em condições de proporcionar, dentro da técnica avançada, o equipamento necessário para enfrentar a competição por eles mesmos estimuladas através das empresas de sua nacionalidade, a própria contingência dessa limitação impede a baixa dos preços.

Mas sendo estes pagos em moeda forte, óbvio que o correspondente na moeda de cada um dos países que recorrem àqueles mercados oscila na medida em que sua própria moeda perde terreno para outra. Em uma palavra: à medida em que a moeda nacional se deteriora, maior o preço a ser pago.

A perspectiva da era do jato já demonstrava que tal equipamento tornar-se-ia proibitivo a nossa empresa, porque empenhadas com compromissos ainda em curso, relativos a equipamento convencional há pouco adquirido, na suposição de que seriam compatíveis com a concorrência, não poderiam dispor de meios para adquirir o equipamento a jato sem que uma destas situações ficasse definida:

a) liquidação dos compromissos anteriores;

b) financiamento total do novo equipamento.

Não pretendendo deixar ao desamparo as empresas brasileiras, dispôs o Governo a auxiliá-las através de um sistema em que a situação do material já adquirido não servisse de óbice à consecução de seu reequipamento em moldes modernos.

Assim, a lei nº 3.039, de 20 de dezembro de 1956, concedeu uma contribuição financeira de ..... Cr\$ 450.000.000,00 (quatro e cinquenta milhões de cruzeiros), a vigorar por cinco anos destinada ao reequipamento das empresas brasileiras de transporte aéreo, em sistema híbrido que comportava a extensão dos favores ao equipamento já adquirido e ao equipamento a adquirir.

O sistema da lei partia da necessidade de fazer retroagir seus efeitos ao começo do ano, quando a mudança da política cambial colhera em curso compromissos ajustados sob critério mais benéfico.

Dêsse modo, parte da contribuição financeira foi destinada a fazer face a compromissos já em curso, referente a equipamento em tráfego, frustrado, em parte, o reequipamento nos moldes originariamente pretendido, conquanto ficassem aliviadas as empresas dos encargos que as impedia de atingir as desejadas metas no tocante à aquisição de aeronaves a jato.

Entretanto, a situação geral da indústria dos transportes aéreos, de ter de saldar compromissos inadiáveis de natureza diferente, não permitia liquidá-los nos vencimentos, tanto mais que a contribuição financeira, na qual haviam fundado os respectivos esquemas de pagamento no exterior, não lhes era entregue em tempo e hora para evitar a mora.

Disso decorreu, em muitos casos, a necessidade de obter numerário a juros altos, a fim de evitar a mora no exterior, onde traduzida em moeda forte, suplantava a usura de que eram vítimas no próprio meio.

De outra parte, os ágios financiados foram acumulando-se no decorrer do tempo, contribuindo para o agravamento de uma situação criada com a melhor das intenções, mas que não seria possível atender dentro das disponibilidades da contribuição financeira concedida.

Com a elevação do dólar a Cr\$ .... 100,00 para as empresas de transporte aéreo, criava-se o anteclimax para uma crise insolúvel, não fôsse a lei nº 3.928, de 17 de julho de 1961, haver ajustado a contribuição financeira da

lei nº 3.039, de 1956, a fim de equilibrá-la com a elevação do dólar de custo para Cr\$ 100,00.

Na expectativa, porém, de que a situação cambial não sofreria evolução abrupta no sentido do desaparecimento do câmbio de custo, ou que, na pior das hipóteses, a elevação seria gradativa, permitindo-lhes a absorção normal dos encargos, as empresas brasileiras atiraram-se (aliás como estava previsto quando a contribuição financeira foi dada pela lei nº 3.039, de 1956) à aquisição de aeronave a jato, uma vez que não podiam esperar os longos prazos de entrega, que poderiam anular a iniciativa de colocar-se em pé de igualdade na competição internacional.

Nessa perspectiva, otimista no sentido da manutenção do câmbio privilegiado, foram feitos contratos para aquisição de aeronave a jato (sete aeronaves: 2 BOEING, 2 DC-8 e 3 CONVAIR 990), e acessórios e sobressalentes para operá-las, numa inversão aproximadamente de U\$ 35.000.000,00, que, na base do câmbio então vigente e que se esperava se mantivesse por longo tempo, já acusava então vultosa importância de Cr\$ ..... 3.500.000.000,00 (três milhões e meio de cruzeiros).

Tais compromissos representam hoje, na base do câmbio livre, mais de Cr\$ 10.000.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), o que demonstra, à sociedade, a magnitude do problema que a indústria do transporte aéreo tem de enfrentar.

Ao expirar a vigência da lei número 3.039, de 20 de dezembro de 1956 (vigência de 5 anos) o esquema dos compromissos assumidos pelas empresas brasileiras para seu reequipamento ainda ia a 1968, o que de certo modo faz novamente remontar a situação a 1956, quando estavam forçadas a acompanhar o desenvolvimento técnico da construção aeronáutica e não podiam fazê-lo em virtude de compromissos anteriores em curso.

Sòmente no ano passado, entretanto, duas reformas cambiais atingiram as empresas de transporte de maneira desastrosa para a consecução dos objetivos de reequipamento: a elevação do dólar de custo de Cr\$ 100,00 para Cr\$ 200,00 e daí para o câmbio livre.

Para contrabalançar os efeitos da primeira elevação nos compromissos a serem saldados no exterior torna-se necessária a verba de Cr\$ .....

1.322.5000.00 (um bilhão e trezentos e vinte e dois milhões e quinhentos mil cruzeiros). E para ajustar ditos compromissos à passagem do dólar de custo ao dólar livre, eliminando assim o câmbio privilegiado de que vinham gozando há tanto tempo, sem que com isso prejudicar a política brasileira de reequipamento ainda a concretizar-se nos próximos anos, é mister uma contribuição anual de ... Cr\$ 3.200.000.000,00 (três bilhões e duzentos milhões de cruzeiros).

Embora date de 1956 a contribuição financeira para reequipamento; conquanto ainda estejam por solver vultosos compromissos em moeda forte, o fato é que sòmente agora se fazem sentir na sua plenitude as consequências dessa política de ajuda.

Na verdade, a redução das empresas brasileiras no campo internacional (não consideradas as ligações regionais) a duas sòmente e a absorção, no campo doméstico, de sete companhias, diminuindo a fricção entre elas e racionalizando a oferta, não só determinarão disponibilidade de equipamento obsoleto, que pode ser reexportado e diminuiria as remessas de divisas, como ainda tornarão mais fácil o reequipamento em bases modernas, *pari passu* com a técnica, dada a padronização paulatina do material.

Dispondo do arbítrio para controlar a utilização do material, o Governo poderá impugnar a importação do equipamento que não esteja nos padrões desejados, bem como determinar que tipos podem ser importados com os favores da lei.

Certo, porém, é que, iniciada a importação sob o patrocínio da lei número 3.039, de 1956, inadmissível a cessação dos efeitos desse patrocínio a essa altura, precisamente quando os encargos se tornaram pesados exatamente em razão da mudança de política cambial efetivada pelo próprio Governo.

#### IV — CONTRIBUIÇÃO ESPECIAL DE EMERGÊNCIA

Sem embargo das medidas de caráter geral e especial atinentes à indústria dos transportes aéreos entre nós, divididas entre os setores a serem atendidos, o fato é que a situação exige correção com referência a diversas rubricas que, do contrário, estabeleceriam solução de continuidade do binômio encargos versus auxílios.

Com os sucessivos e rápidos aumentos dos custos operacionais, decorren-

tes da Instruções ns. 208 e 219, de 1961, do aumento do salário-mínimo, a situação deficitária dos transportes-aéreos agravou-se consideravelmente.

Mantida a subvenção para linhas internacionais em níveis pelo próprio Poder Legislativo considerados superados; terminada a vigência da lei nº 3.039, de 1956, e deixadas as empresas com compromissos vultosos a serem liquidados no exterior; a braços com os deficits crescentes da exploração antieconômica das linhas interiores e instadas pelo Governo a não paralizar esses serviços; impossibilitadas de atribuir aos usuários os encargos que, normalmente, deveriam onerar as tarifas, porque saturadas há muito tempo, não puderam as empresas fazer face a suas obrigações, muitas delas assumidas a prazo curto por força da conjuntura nacional.

Esses compromissos vultosos foram de tal ordem no ano próximo findo que determinaram — sem que com isso atenuasse a situação — aumentos tarifários da ordem de 64% (sessenta e quatro por cento) em apenas seis meses.

E somente os encargos posteriormente surgidos exigiram, nos serviços não beneficiados, salário-mínimo e elevação geral de salários, um aumento da ordem de 38% (trinta e oito por cento), que somados a todos os aumentos do ano, traduziria a elevação de 130% (cento e trinta por cento).

Fixado o aumento do custo de vida no ano passado em 45% (quarenta e cinco por cento), aqueles 130% (cento e trinta por cento) de aumento tarifário representariam a majoração de 85% (oitenta e cinco por cento) acima do aumento do custo de vida, o que dispensa maiores comentários quanto aos seus efeitos desastrosos e impossibilidade de absorção pelas tarifas aéreas.

De par com aqueles compromissos, que obrigaram as empresas a recursos heróicos, que lhes exigiram sacrifícios imediatos, os débitos previdenciários aumentaram, porque a desproporção entre os encargos e a receita aumentou e com ela a impraticabilidade de atendê-los na conjuntura, abrindo, assim, outra frente extensa na batalha pela sobrevivência.

Conjugados esses fatores aos efeitos das referidas instruções, que, no tocante apenas a peças e sobressalentes, indispensáveis ao funcionamento das

aeronaves, representam a parcela de Cr\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros), enquanto seus reflexos no consumo de combustíveis excede a importância de Cr\$ 2.200.000.000, vale dizer, um aumento extraordinário de despesas de Cr\$ 4.200.000.000,00 (quatro bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) tão somente nas duas rubricas.

Aliás, desde agosto de 1961 estão congeladas, por falta de recursos, as retiradas das cotas de câmbio para peças e sobressalentes, situação que não poderá manter-se sob pena de por em risco a segurança do voo.

Sem que a situação seja corrigida, a retirada forçosa dessas cotas, a fim de não interferir com a segurança de voo, obrigará ao desatendimento de outra rubrica, estabelecendo o círculo vicioso que somente o auxílio especial de emergência poderá impedir.

E' preciso notar que somente no ano passado, em virtude da situação acima descrita, os débitos previdenciários em atraso subiram a ..... Cr\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros), elevando para ..... Cr\$ 5.200.000.000,00 (cinco bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) o total de apenas três rubricas a serem atendidas.

Outros itens da despesa terão igualmente de ser relegados a plano secundário por exigências certas e inadiáveis, como pagamento das folhas salariais, remessas de divisas para o exterior, a fim de evitar juros de mora em moeda forte, juros hipotecários que, não pagos, poderão determinar executivos, fornecimentos de combustíveis, cujo corte paralisará os transportes. E, naquilo que comportar a mora sem execução, os débitos acumular-se-ão.

Ora, é preocupação governamental evitar o agravamento da espiral inflacionária com elevações de tarifas, que, aliás, jamais poderão absorver os encargos todos que as oneram, além de provocar a retração dos usuários, de modo que a única solução está em proporcionar às empresas de transporte aéreo uma contribuição especial de emergência, que lhes permita atender a todas as rubricas ora sem atendimento, enquanto a concessão dos demais auxílios, anualmente, lhes permita retomar o ritmo de normalidade essencial à assunção dos encargos.



*P.A.*

COMISSÃO DE ORÇAMENTO E FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA

Projeto nº 3 799/62, que "estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo, e dá outras providências".

RELATÓRIO

Trata o projeto em epígrafe de estabelecer medidas de amparo à indústria de transporte aéreo, já nesta Comissão desde o ano passado.

Distribuído ao nobre Deputado Ernani Sátiro, tem contudo que ser relatado de imediato, em virtude do regime de urgência que lhe foi concedido pelo Plenário, no dia de ontem.

É evidente que no espaço exíguo que dispomos nos falte os elementos indispensáveis a um estudo mais aprofundado da matéria, o que, estamos convicto, realizava o nobre colega Ernani Sátiro.

O amparo a que se refere a matéria tem como meta o Plano de Integração Nacional, subvenção às linhas aéreas internacionais e contribuição financeira para reequipamento da frota aérea.

Na primeira parte se pretende dar apóio à linhas reconhecidamente deficitárias, por abrangerem regiões inóspitas e desprovidas de outro meio de comunicação.

A proteção às linhas aéreas internacionais tem por escôpo assegurar a manutenção das ligações com outros países por aeronaves brasileiras.

A última objetiva o reequipamento das companhias para permitir a manutenção do atual material de vôo e lhes dar condições de concorrência.

São estabelecidos, em linhas gerais, condições e forma dos subsídios, se prevendo ainda a regulamentação, pelo Poder Executivo, dentro de 90 (noventa) dias da publicação da lei.

PARECER

Visceralmente contrários à qualquer tipo de subsídio, principalmente quando se trata de entidades particulares, não podemos fugir à realidade com que se defronta a aviação brasileira.

Conhecemos alguns dos seus vícios; sabemos de irregularidades que as vezes são cometidas. Tratando-se, porém, de concessionária de serviço público, achamos que a culpa, se existe, cabe mais ao órgão fiscalizador, com estrutura reconhecidamente insuficiente para desempenhar suas altas funções.

Assim sendo, somos pela aprovação do projeto com a ~~emenda~~ emenda que apresentamos, em anexo.

É o parecer.

Sala da Comissão, em 18 de janeiro de 1963

*Clovis Motta*  
Clovis Motta - Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE ORÇAMENTO E FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA

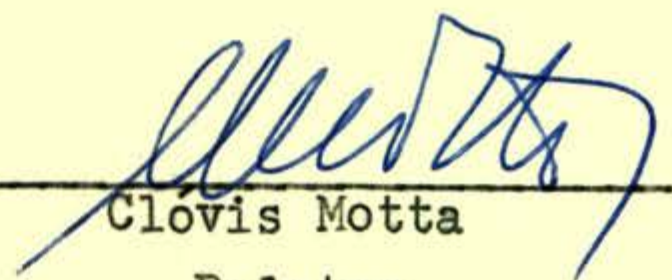
Projeto 3 799/62

E M E N D A S

Acrescente-se ao parágrafo único do art. 2º, "in fine":

" e empresas de Taxis Aéreos, devidamente registradas"

Sala da Comissão, em 18 de outubro de 1 963

  
Clóvis Motta  
Relator.

/plm.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PA

COMISSÃO DE ORÇAMENTO E FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA

Projeto nº 3 799/62


E M E N D A   D A   C O M I S S Ã O

Ao art. 22, acrescente-se o seguinte parágrafo:

§ Único - "As empresas beneficiadas pelos favores desta lei se obrigarão a atender, com 50% (cinquenta por cento) de desconto, uma vez em cada sessão legislativa, às requisições de uma passagem de ida e volta ao Estado que representa o congressista, feitas pela secretaria da Casa a que pertença, para cada dependente seu sem prejuízo dos atuais descontos já em vigor".

Sala da Comissão, em 18 de janeiro de 1 963.

*Aprou*

  
Clóvis Motta

Relator

/plm.



PAH

COMISSÃO DE ORÇAMENTO E FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA

Projeto nº 3 799/62, que estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo, e dá outras providências

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Orçamento e Fiscalização Financeira, na 1ª reunião extraordinária de sua Turma "A", realizada em 18 de janeiro de 1963, resolveu aprovar, unânimemente, parecer do relator, Deputado Clóvis Motta, favorável ao projeto nº. 3 799/62, com duas emendas, que seguem em anexo.

Estiveram presentes os Senhores Deputados: Corrêa da Costa - Presidente (Art. 53 do Regimento Interno), Clóvis Motta - relator, Antônio Carlos, Régis Pacheco, Souto Maior, Milton Brandão, Nogueira de Rezende, Petronilo Santa Cruz e Wagner Estellita.

Sala da Comissão, em 18 de janeiro de 1963

*Leite Neto*

Leite Neto - Presidente

*Clóvis Motta*

Clóvis Motta - Relator.

/plm.



LEI Nº 3.928 - DE 26 DE JULHO DE 1961

Parte mantida pelo Congresso Nacional, após veto presidencial, do Projeto que se transformou na Lei nº 3.928, de 26 de julho de 1961.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional manteve e eu promulgo, nos termos do art. 70, § 3º, da Constituição Federal e do art. 3º, item III, do Ato Adicional, os seguintes dispositivos da Lei nº 3.928, de 26 de julho de 1961:

.....  
"Art. 10 - A subvenção prevista nesta lei só será paga, anualmente, após a apresentação do plano de reequipamento da empresa para o ano seguinte e após a aprovação das contas relativas à aplicação da subvenção do ano anterior".  
.....

Brasília, 29 de setembro de 1961; 140º da Independência e 73º da República.

JOÃO GOULART  
Tancredo Neves  
Walther Moreira Salles  
Clóvis M. Travassos



LEI Nº 3.039 - De 20 de Dezembro  
de 1.956

Concede contribuição financeira às em-  
presas de transporte aéreo, que explo-  
rem linhas dentro do país, para fins  
de reaparelhamento de material de voo.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º - O Governo da União prestará contribui-  
ção financeira, pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados da da-  
ta da publicação desta lei e na forma por ela estabelecida, pa-  
ra o reequipamento das empresas nacionais de transporte aéreo,  
concessionárias de linhas regulares.

§ 1º - A contribuição a que se refere este artigo  
será de Cr\$ 450.000.000,00 (quatrocentos e cinquenta milhões  
de cruzeiros) em cada ano, rateada entre as empresas existentes  
em 31 de outubro de 1956, na proporção da tonelagem-quilômetro  
oferecida no ano anterior, nas linhas dentro do país.

§ 2º - Para efeito do rateio, tomar-se-á como ba-  
se a capacidade comercial da aeronave "payload" definida para  
cada tipo pela Diretoria de Aeronáutica Civil e a quilometra-  
gem das linhas aéreas regulares de cada empresa por ela efeti-  
vamente voada no ano anterior, dentro do território nacional e  
de conformidade com os horários aprovados.

§ 3º - As quotas-partes do rateio resultante dos  
cálculos de que trata este artigo serão recolhidas, em conta  
especial, no Banco do Brasil, a crédito da empresa beneficiada,  
e só serão movimentadas mediante autorização do Ministério da  
Aeronáutica, para utilização obrigatória no reaparelhamento da  
frota aérea.

Art. 2º - As importâncias recebidas pelas empre-  
sas em virtude desta lei serão por elas contabilizadas em con-  
ta especial, que demonstre claramente a sua origem e não pode-



rão, sob pretexto algum, ter outro emprego que não seja o previsto no Art. 1º.

§ 1º - O Ministério da Aeronáutica regulamentará a aplicação e contabilização das contribuições de cada concessionária, atendendo a fusão e incorporação de empresas e permitindo que os depósitos referidos no § 3º do Art. 1º sejam dados em garantia nos casos de compra a prazo.

§ 2º - Deverá ser exigida completa comprovação do emprego das contribuições concedidas.

Art. 3º - A aeronave adquirida com a contribuição financeira prevista no Art. 1º fica sujeita a hipoteca legal, constituída em favor da União e inscrita ex-officio no Registro Aeronáutico Brasileiro e só poderá ser alienada para substituição ou melhoria da frota e com prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único - Compete a Empresa beneficiada a rigorosa conservação da aeronave gravada bem como segurá-la em companhia idônea aprovada pelo Ministério da Aeronáutica a ordem do qual será emitida a respectiva apólice.

Art. 4º - Até a liberação da aeronave, a contribuição prevista nesta lei constituirá, em qualquer caso, crédito privilegiado da União, salvo no caso da operação financeira expressamente autorizada na forma do artigo anterior.

Parágrafo único - A liberação da aeronave adquirida de conformidade com esta lei somente poderá correr depois de findo o prazo de depreciação fixado pelo Ministério da Aeronáutica, caso em que cessarão os efeitos da hipótese instituída pelo Art. 3º.

Art. 5º - As obrigações e os favores previstos nesta lei estendem-se igualmente aos sucessores ou adquirentes dos direitos das empresas beneficiadas, bem como ao acervo destas, em caso de insolvência, legalmente declarada.

Art. 6º - Uma só empresa não poderá receber no rateio anual importância superior a Cr\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de cruzeiros).

§ 1º - A limitação estabelecida neste artigo será extensiva aos consórcios de empresas, quando uma pessoa ou mesmo grupo de pessoas físicas ou jurídicas, for detentora do



Art. 10 - Das contribuições que da forma aqui prescritas forem creditadas às empresas, poderão, a juízo do Ministério da Aeronáutica, ser-lhes pagas, parcial ou totalmente as importâncias que tiverem despendido de 1 de janeiro de 1956 à data desta lei na execução dos seus programas de aparelhamento do material de vôo.

Art. 11 - Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1956; 135º da Independência e 68º da República.

a) JUSCELINO KUBITSCHEK

Henrique Fleiuss

José Maria Alkimim



contrôle do capital das consorciadas.

§ 2º - O Ministério da Aeronáutica fiscalizará a exata observância do disposto neste artigo, procedendo as verificações que se fizerem necessárias.

Art. 7º - O Ministério da Aeronáutica determinará anualmente a depreciação do material adquirido, não podendo esta em caso algum ser superior a 20% (vinte por cento) ao ano, fazendo-as nas contas previstas correspondentes.

Parágrafo único - A contribuição recebida de acordo com esta lei não será computada para os efeitos do imposto de renda.

Art. 8º - Às empresas de taxis aéreos, devidamente organizadas, será prestada uma contribuição financeira fixa anual de Cr\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de cruzeiros) pelo prazo de 5 (cinco) anos para reequipamento, observadas as normas desta lei que forem aplicáveis.

Parágrafo único - Esta contribuição será rateada na base de quilômetros de voo, dentro de normas gerais fixadas em decreto do Poder Executivo entre as empresas que preencham os seguintes requisitos:

- a) estarem registradas na Diretoria de Aeronáutica Civil;
- b) vetado;
- c) terem mais de 3 (três) anos de exercício;
- d) disporem de 2 (dois) ou mais aviões;
- e) disporem de oficinas, próprias ou não, para serviços de infraestrutura.

Art. 9º - O orçamento Geral da União consignará anualmente a verba necessária ao pagamento das contribuições previstas nesta Lei.

Parágrafo único - Fica o Poder Executivo autorizado a abrir pelo Ministério da Aeronáutica o crédito especial de Cr\$ 470.000.000,00 (quatrocentos e setenta milhões de cruzeiros), para atender aos pagamentos relativos ao exercício de 1956.



pelo que apenas acompanha o processo o parecer da esclarecida Comissão de Orçamento e Fiscalização Financeira, a qual se manifestou favorável ao proposto, com duas emendas aditivas.

#### PARECER

Desnecessário se torna acentuar a alta relevância da matéria em estudo, cujos fundamentos se encontram perfeitamente expressos na Mensagem do Conselho de Ministros.

Assim somos em princípio favoráveis aos diferentes auxílios que o Poder Executivo propõe para as empresas nacionais concessionárias de linhas aéreas regulares.

Ocorre, entretanto, que julgamos necessário, para melhor atendimento dos objetivos colimados, introduzir diversas modificações no texto proposto.

Assim, parece conveniente, por exemplo, eliminar a caracterização do tipo de aeronave utilizada, visto que não só atualmente já se empregam em linhas domésticas de alto interesse nacional, aviões outros que o DC-3, como a substituição desses por outros tipos de maior rentabilidade, não significa automaticamente, a satisfatória exploração econômica, pois que como é currial, não depende esta apenas da rentabilidade do material utilizado, mas também do potencial de tráfego da região servida.

De outro lado, há necessidade de ser expressa a cobertura legislativa para os adiantamentos autorizados pelo Ministério da Aeronáutica, às empresas de transporte aéreo, objetivando evitar um colapso do tráfego em linhas domésticas deficitárias, mas de alto interesse nacional.

Finalmente, as emendas apresentadas pela esclarecida Comissão de Orçamento e Fiscalização Financeira, merecem aceitação, embora a referente aos táxis aéreos, não possa ser aprovada, com a singela redação proposta, visto que em confronto com os demais dispositivos do projeto de lei, se tornaria de difícil senão impraticável concretização.

Dêste modo, e malgrado o regimen de urgência concedido a esta proposição, o que não nos permitiu seu exame na extensão e profundidade desejada, elaboramos o substitutivo em ane-



COMISSÃO DE FINANÇAS

Projeto nº 3.799/62

Estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo, e dá outras providências.

RELATÓRIO

Através da Mensagem nº 15/62, o Conselho de Ministros envia à apreciação do Congresso Nacional projeto de lei que estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo e dá outras providências.

A proposição que tomou o nº 3.799/62 vem acompanhada de uma exposição do Sr. Ministro da Aeronáutica justificando a necessidade das medidas sugeridas.

Resumidamente, o projeto estabelece:

a) a elaboração de um Plano de Integração Nacional, pelo qual se subvencionam linhas domésticas de alto interesse público, mas deficitárias ou antieconômicas, face às condições das regiões que servem;

b) a proteção às linhas internacionais mediante o adequado subvencionamento, visando possibilitar a manutenção e expansão das ligações com outros países por aeronaves brasileiras;

c) o reequipamento das companhias visando a substituição progressiva do material de voo em uso, permitindo assim às empresas melhores condições competitivas;

d) a cobertura dos necessários aumentos de custos operacionais, não absorvíveis pelas tarifas aéreas e inatendidos pelo amparo governamental.

O projeto vem acompanhado de cabal justificativa, onde a presente conjuntura do transporte aéreo nacional e das linhas para o exterior mantidas pelas empresas brasileiras é examinada em detalhe e apontadas as providências necessárias, para o atendimento às nossas populações e continuidade da presença do Brasil nas linhas internacionais.

Distribuído o projeto aos órgãos técnicos desta Casa, foi-lhe concedido ontem, dia 17, regimen de urgência, pelo



xo, que submetemos ao alto descortínio dos ilustres colegas componentes dêste órgão t ecnico.

  êste, salvo melhor juízo, o nosso parecer.

Sala das Sessões da Comissão de Finanças, 21 de janeiro de 1963.

  
JAYME ARAUJO - Relator

700  
21-1-63  
Câmara dos Deputados

PROJETO

URGÊNCIA 1

N.º 3 799-A/62

Estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo, e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade; favorável, da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, da Comissão de Orçamento e Fiscalização Financeira com emendas, e, da Comissão de Finanças, com substitutivo.

PROJETO Nº 3 799/62, A QUE SE REFEREM OS PARECERES



mlsa.

SEÇÃO DE COMISSÕES

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

Das subvenções e contribuições.

Art. 1º A União concederá, pelo prazo de cinco anos e nos termos e condições desta lei, os seguintes auxílios diretos às empresas nacionais concessionárias de linhas aéreas regulares:

- subvenção quilométrica às linhas que constituem o "Plano de Integração Nacional";
- subvenção quilométrica às linhas aéreas internacionais;
- contribuição financeira para reequipamento.

CAPÍTULO II

Do "Plano de Integração Nacional".

Art. 2º Fica o Ministério da Aeronáutica autorizado a elaborar um "Plano de Integração Nacional", constituído da rede aérea de linhas de alto interesse nacional, atualmente operáveis por aeronaves do tipo DC-3-C-47.

Parágrafo único. Serão incluídas, igualmente, no "Plano de Integração

Nacional", as linhas que formam a rede aérea amazônica, executadas com equipamento anfíbio, ou terrestre de tipo DC-3-C-47.

Art. 3º Na elaboração do "Plano de Integração Nacional", o Ministério da Aeronáutica considerará, primordialmente, os seguintes fatores:

- o interesse público da ligação;
- a manifesta inconveniência da execução do serviço com outro tipo de equipamento superior ou a impraticabilidade da operação com este último;
- a substituição do equipamento em decorrência do aumento da densidade de tráfego e da melhoria gradativa da infra-estrutura;
- o estabelecimento de tarifas adequadas às condições econômicas da região.

Art. 4º A subvenção quilométrica destinada às linhas do Plano de Integração Nacional será fixada anualmente pelo Ministério da Aeronáutica, tendo em vista os seguintes fatores:

- custos operacionais;
- aproveitamento percentual em passageiros compatível com a realidade econômica da região servida.



0593 - 2 -

Parágrafo único. Ressalvada a hipótese de força maior, a efetiva realização de todas as escalas é condição para recebimento da subvenção de cada linha.

Art. 5º Para a execução do "Plano de Integração Nacional", o Ministério da Aeronáutica poderá dividir o território nacional em regiões, a fim de estabelecer centros de irradiação das linhas, bem como adaptar o "Plano" às condições decorrentes de melhoria da infra-estrutura.

Art. 6º O Ministério da Aeronáutica promoverá a distribuição das linhas operáveis por equipamento de Douglas DC-3-C-47 tiver mais de uma concessão possível, à necessidade de evitar a competição entre linhas operadas com equipamento idêntico, ou não, e mais ao seguinte:

a) disponibilidade imediata do equipamento Douglas DC-3-C-47;

b) condição de concessionária atual na região.

Parágrafo único. Quanto a linha operada por equipamento Douglas DC-3-C-47 tiver mais de uma concessionária, o Ministério da Aeronáutica promoverá a conciliação entre as operadas de modo a alienar a competição, fixando critério da proporcionalidade, se não houver acôrdo entre elas.

Art. 7º O Ministério da Aeronáutica promoverá a melhoria dos campos de pouso que constituem a rede do "Plano de Integração Nacional", de modo a fazer substituir, progressivamente, o equipamento Douglas DC-3-C-47, por outro que assegure à exploração a rentabilidade econômica necessária.

Parágrafo único. A medida que essas aeronaves forem sendo liberadas, em razão de sua substituição por equipamento mais econômico, as empresas deverão promover sua alienação.

### CAPÍTULO III

#### *Da subvenção às linhas aéreas internacionais*

Art. 8ª Fica restabelecido, com efeito a partir de 1º de janeiro de 1962, o regime de subvenção para as linhas aéreas internacionais exploradas por empresas brasileiras.

Art. 9º A subvenção será fixada anualmente, por ato do Ministro da Aeronáutica, para o quilômetro voado entre os pontos inicial e terminal das

linhas, tendo em vista nessa fixação os seguintes fatores:

a) grau de interesse público do serviço;

b) tipo de aeronave;

c) rentabilidade da linha;

d) número de frequências.

Parágrafo 1º A subvenção fixada na forma deste artigo poderá ser elevada anualmente até 20% (vinte por cento) do seu valor básico, a juízo do Ministério da Aeronáutica, se em face das condições de exploração da linha, considerada a competição de linhas estrangeiras e outros fatores de interesse nacional, se tornar necessário maior auxílio para assegurar a execução do serviço.

Parágrafo 2º A subvenção quilométrica para o exercício de 1962 será fixada na forma do que estabelece este artigo e até o máximo de Cr\$ 200,00 (duzentos cruzeiros) por quilômetro.

Art. 10. As empresas abrangidas pelo presente capítulo recolherão uma taxa de 2% (dois por cento) sobre o montante de cada pagamento de subvenção efetuado, a qual destinar-se-á ao custeio da fiscalização das linhas aéreas internacionais subvencionadas, inclusive remuneração de técnicos e peritos contratados pela Diretoria de Aeronáutica Civil para controle dos serviços, apuração dos resultados econômicos e financeiros, bem como os índices de exploração das linhas e respectivos custos de operação.

### CAPÍTULO IV

#### *Da contribuição financeira para reequipamento*

Art. 11. O Governo da União prestará contribuição financeira para reequipamento das empresas nacionais de transporte aéreo, concessionárias de linhas regulares.

Parágrafo único. Ressalvada a situação do equipamento já em tráfego ou com financiamento registrado na SUMOC, somente poderão gozar dos favores desta lei os contratos e compromissos de reequipamento cujo plano vier a ser previamente aprovado pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 12. A contribuição financeira a que se refree o artigo anterior será de Cr\$ 3.200.000.000,00 (três bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) em cada ano, rateada entre as empresas, na proporção da tonelagem-quilômetro oferecida no ano anterior, nas linhas domésticas.

Parágrafo único. Para efeito do rateio, tomar-se-á como base a capaci-

Caixa: 154

Lote: 41

PL N° 3799/1962

49

e 594  
MISSOISSIPPI PERMISSOES  
3  
G.D.

dade comercial da aeronave (*payload*) definida para cada tipo pela Diretoria de Aeronáutica Civil, e a quilometragem das linhas domésticas regulares de cada empresa por ela efetivamente voada no ano anterior, na conformidade dos horários aprovados.

Art. 13. E' concedido um reajustamento de Cr\$ 1.322.500.000,00 (hum bilhão trezentos e vinte e dois milhões e quinhentos mil cruzeiros) na importância da contribuição financeira, relativa ao ano de 1961, previstas nas leis números 3.039, de 20 de dezembro de 1956 e 3.928, de 27 de julho de 1961, para reequipamento das empresas nacionais que operam linhas domésticas.

Art. 14. As aeronaves adquiridas, total ou parcialmente, com a contribuição financeira, ou cujo contrato esteja enquadrado nos favores de reequipamento, ficarão sujeitas à hipoteca legal, inscrita "ex officio" em favor da União, e só poderão ser alienadas, arrendadas, cedidas ou transferidas, mediante autorização prévia do Ministério da Aeronáutica.

Art. 15. As obrigações e favores previstos nesta lei, estendem-se igualmente aos sucessores ou adquirentes dos direitos das empresas beneficiadas, bem como ao acervo destas, inclusive em caso de insolvência legalmente declarada.

CAPÍTULO V

*Das disposições gerais e transitórias*

Art. 16. Fica autorizada a concessão, no ano de 1962, em caráter transitório, de um auxílio especial de emergência às empresas nacionais de transporte aéreo, concessionárias de linhas regulares, destinado a cobertura dos sucessivos aumentos de custos so operacionais não observáveis pelas tarifas aéreas e ainda não atendidas por outras medidas de amparo governamental.

Art. 17. Uma só empresa não poderá receber, em cada ano mais de 50% (cinquenta por cento) da contribuição financeira rateada, nem do total da dotação destinada ao Plano de Integração Nacional.

Parágrafo 1º A limitação estabelecida neste artigo será extensiva aos consórcios de empresas e à pessoa, ou grupo de pessoas, físicas ou jurídicas, detentora do controle do capital de mais de uma empresa.

Parágrafo 2º O Ministério da Aeronáutica fiscalizará a exata observância do disposto neste artigo, procedendo às verificações e correções que julgar necessárias.

Art. 18. Anualmente, o Ministério da Aeronáutica, através da Diretoria de Aeronáutica Civil, procederá à tomada de contas das empresas para comprovação da exata aplicação das subvenções, auxílios e contribuições recebidos em virtude desta lei.

Art. 19. Nenhum pagamento, a título de subvenção para as linhas do Plano de Integração Nacional, ou para linhas internacionais, poderá ser efetuado sem a prévia quitação da empresa beneficiada com a Previdência Social.

Art. 20. As importâncias pagas por força da presente lei não serão computadas para efeito do imposto de renda.

Art. 21. O Orçamento do Ministério da Aeronáutica consignará, anualmente, as dotações necessárias ao cumprimento da presente lei.

Art. 22. Para cumprimento do que estabelece a presente lei no exercício de 1962, fica o Poder Executivo autorizado a abrir o crédito especial de Cr\$ 11.928.500.000,00 (onze bilhões e novecentos e oito milhões e quinhentos mil cruzeiros), com as seguintes destinações:

1 — Para subvenção da rede do "Plano de Integração Nacional" — Cr\$ 1.906.000.000,00 (um bilhão e novecentos e seis milhões de cruzeiros).

2 — Para subvenção das linhas internacionais: Cr\$ 1.500.000.000,00 (um bilhão e quinhentos milhões de cruzeiros).

3 — Para contribuição financeira de reequipamento: Cr\$ 3.200.000.000,00 (três bilhões e duzentos milhões de cruzeiros).

4 — Para reajustamento da contribuição financeira de reequipamento em 1961: Cr\$ 1.322.500.000,00 (um bilhão trezentos e vinte e dois milhões e quinhentos mil cruzeiros).

5 — Para auxílio especial de emergência Cr\$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de cruzeiros).

Art. 22. O Poder Executivo, por proposta do Ministério da Aeronáutica, baixará, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação desta lei, os regulamentos que se fizeram necessários à sua execução.

Art. 24. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



2595

OFÍCIO Nº 2-62, DO SR.  
MINISTRO DA AERONÁUTICA

“Em de janeiro de 1962”.

Excelentíssimo Senhor Presidente do  
Conselho de Ministros:

Tenho a honra de passar às mãos de Vossa Excelência, minutas da Mensagem e do respectivo Projeto de lei que condensa, num só ato, os projetos de lei concedendo subvenções diretas às empresas de navegação aérea, na forma das recomendações aprovadas na Sessão de 4 do corrente, do Conselho de Ministros.

Nesta oportunidade renovo a Vossa Excelência meus protestos de alto apreço e distinta consideração. — a) Major-Brigadeiro *Clovis Monteiro Travassos* — Ministro da Aeronáutica”.

MENSAGEM Nº 15-62, DO  
CONSELHO DE MINISTROS

Em, 6 de fevereiro de 1962.

Senhores Membros do Congresso,

O sistema aéreo em nosso País, que se mantinha mais ou menos estabilizado e explorado por quatro empresas primitivamente existentes, assumiu expansão surpreendente no período que se seguiu ao término da II Grande Guerra.

Em menos de 9 anos, surgiram cerca de 200 aeroportos e aeródromos no País e a frota aérea mercante brasileira duplicou o número de suas unidades, uma vez que as facilidades de aquisição dos excedentes de guerra permitiam a aquisição de material a baixo preço.

A esse material excedente, e composto de aeronaves do tipo Douglas DC-3 ou C-47, se deve o progresso de regiões que, sem conhecer o mínimo indispensável em relação aos modernos transportes, passaram de uma situação primitiva para uma privilegiada, sem a transição que acompanha toda evolução nesse particular.

2. Se por um lado essa pletera de material e equipamento proporcionou benefícios ao País, por outro lado surpreendeu os poderes públicos com o inesperado número de companhias que se fundaram, partindo das facilidades de obtenção de equipamento.

Até que a Administração pudesse reagir e instituir um diploma que cortasse o mal, decorreram alguns anos e nesse ínterim aproximadamente meia centena de companhias novas

surgiram, num verdadeiro ensilhamento que a população nacional, embaída pela visão proporcionada de lucros fáceis, veio a sofrer.

3. Conquanto as próprias contingências da exploração viessem a contribuir, e grandemente, para pôr paradeiro àquela situação, o fato é que não foi previsto o rápido desenvolvimento do material de aviação, cuja aproximação viria trazer novos problemas.

Assim é que a rarefação do material e conseqüente encarecimento, o progresso tecnológico em novos tipos de aeronaves, o advento do jato, acarretaram a rápida obsolescência do porquê aeronáutico comercial, impondo a sua conseqüente modernização e criando, com essa necessidade, problemas, cuja solução difícil ir-se-ia refletir através dos anos.

Assim, ao lado da pressão inflacionária, a agravar-se dia a dia, a economia das empresas ia perdendo aquela solidez dos primeiros anos e conseqüente a um custo operacional baixo, defrontando-se progressivamente com novas situações que a economia privada já não mais podia atender, impondo-se o amparo oficial.

Já me 1950 o Governo sentia a situação e procurava minorá-la através de subvenção às linhas aéreas internacionais, nessa ocasião exploradas por todas as principais empresas que integravam o campo doméstico.

Criando um regime de subdesenvolvimento para linhas internacionais, a vigorar por cinco anos, patenteou-se uma política identificada com a expansão das nossas empresas para o exterior, sob patrocínio oficial, ao qual teriam de seguir-se novas medidas de amparo, porque seria manifesto contrasenso canalizar a subvenção para o campo internacional, complementação do campo doméstico, e deixar este ao desamparo.

5. Assim é que a lei nº 1.815, de 1953, concedeu vários benefícios às empresas brasileiras de transporte aéreo, através da isenção de todos os impostos, exceto o de renda, e anistiou as dos débitos para com a “taxa aeroportuária”, cuja incidência ficou sustada.

Tais paliativos, porém, não eram suficientes, uma vez que, ao permitir a expansão de nossas empresas para o setor internacional, cuidando, no entanto, de assegurar no campo domésti-

Caixa: 154  
Lote: 41  
PL Nº 3799/1962  
50



e 596

(3)

co igual quilometragem para a rede interna, o Governo havia reconhecido:

a) a indispensabilidade dessa rede interna;

b) a identificação de expansão internacional com a sua política externa;

c) a necessidade de aparelhar suas empresas para esse tráfego internacional, onde a competição exigia e exige maiores sacrifícios.

6. Partindo dessas premissas, houve por bem o Governo conceder às empresas nacionais uma contribuição financeira, a vigorar por cinco anos, destinada a reequipá-las em harmonia com os últimos progressos técnicos.

Essa política trouxe grandes benefícios aos transportes aéreos, porque colocou as empresas brasileiras ao lado das mais adiantadas dos países ditos superdesenvolvidos no campo internacional.

7. Dispondo de uma infraestrutura ainda identificada com os primeiros tempos de nosso desenvolvimento, nessas linhas não podem ser operadas com o equipamento moderno que a técnica impõe economicamente, nem pode, por outro lado, dita infraestrutura ser melhorada de maneira a permití-lo, o que coloca as empresas diante do dilema:

a) eliminar as linhas pouco rentáveis em função de equipamento anti-econômico;

b) manter uma exploração deficitária manifesta.

Não havendo por que continuar a exploração cujos deficits crescem ao invés de reduzirem, o caminho que resta às empresas é a suspensão dos serviços com aeronaves ditas obsoletas, a menos que os poderes públicos aviação comercial, conforme ficou re-necessário.

8. A partir de 1957, quando as altas sucessivas do câmbio, dos preços e salários, aumentaram intensamente, a crise que vinha assoberbando as empresas de transporte aéreo começou a pôr em risco a estrutura de nossa aviação comercial, conforme ficou reconhecido nos estudos a que procederam o Conselho Nacional de Economia e a Comissão Parlamentar de Inquérito para tanto instituída, os quais atribuíram àquela crise, primordialmente, a elevação do custo do dólar, moeda que preside cerca de metade das despesas da aviação (combustíveis, peças e acessórios, sobressalentes, seguros, etc...).

Também, nesse particular já o Governo sentira a dificuldade para as empresas brasileiras em fazer face aos compromissos de reequipamento por ele mesmo estimulados, propondo ao Poder Legislativo o reajustamento da contribuição financeira concedida no período 1956-1961.

9. Mas, ainda assim, tal medida não passou de mero paliativo, porque a gravidade da situação atingiu seu paroxismo em meados do ano passado, quando a Instrução nº 204 elevou o dólar de custo de Cr\$ 100,00 para Cr\$ 200,00 e, a seguir, pela Instrução nº 208, suprimiu todos os privilégios cambiais, impondo, por isso, a taxa de câmbio livre para as remessas para o exterior.

Com a alteração de sua política cambial, no sentido do desaparecimento do câmbio privilegiado em favor de transporte aéreo perderam a subvenção indireta que recebiam através de tratamento preferencial, mais se impondo a necessidade de compensar a perda.

10. Desde a instalação do regime parlamentarista, entre nós, o problema vem merecendo a atenção dos poderes competentes, haja visto item especial (nº 7) contido no Capítulo II (Transportes) do Programa de Governo, apresentado ao Parlamento pelo Conselho de Ministros, onde se ventila a substituição do regime de auxílio indireto pela subvenção direta.

Consequentemente, dentro da política que a si próprio, traçou o Go-transportes aéreos, não há lugar para que o auxílio concedido nas épocas de crise menos intensa seja eliminado hoje, quando os efeitos dela são precisamente mais graves e ameaçam de colapsos os transportes aéreos brasileiros.

11. Assim, faz-se mister que, em continuação à referida política, o Governo complemente as medidas que adotara então para debelar a crise e que são:

a) continuação do regime de subvencionamento para as linhas internacionais, iniciado em 1950 e terminado com a lei nº 2.686, de 19 de dezembro de 1955, em 1º de julho de 1960. Racionalizados os transportes internacionais das empresas brasileiras por deliberação governamental, maior soma de razão existe para o auxílio;

b) reajustamento cabal dos efeitos da elevação do dólar até a extinção do dólar de custo nos compromissos de reequipamento ainda por saldar,



2597

- 6 -

bem como a continuação da contribuição para a modernização da frota;

e) contribuição especial de emergência no ano corrente, para atender às elevações dos custos e aumentos salariais, que somente nos próximos anos serão absorvíveis pela tarifa aérea;

d) auxílio imediato às linhas operadas com equipamento de tipo anti-econômico, contingência de uma infraestrutura pobre, para impedir o desaparecimento do transporte aéreo em certas regiões.

Essas medidas tôdas, conquanto traduzam auxílio maciço, redundam, em última análise, em benefício dos usuários. A solução normal, que corresponde a uma maior absorção dos ônus pelas tarifas, não pode ser aplicada inicialmente, dentro de um plano de recuperação econômica, pois, acarretaria a elevação dos preços dos transportes a níveis inacessíveis ao público.

12. Não havendo como adotar essa medida normal, mesmo porque ela não se revelou eficaz em condições mais vantajosas e não seria hodiernamente capaz de absorver os ônus que incidem sobre os transportes aéreos, a única solução que pode alcançar o necessário equilíbrio, que proporcione a recuperação de nossas empresas de transporte aéreo, é o amparo oficial na forma sugerida no ante-projeto de lei, que temos a honra de apresentar a Vossas Excelências. — a) *Tancredo Neves*, Primeiro Ministro. . . . .

**A MENSAGEM QUE ACOMPANHA  
PROJETO DE LEI DE AMPARO À  
INDÚSTRIA DE TRANSPORTES  
AÉREOS**

**PLANO DE INTEGRAÇÃO  
NACIONAL**

A necessidade do estabelecimento de um Plano de Integração Nacional pode encontrar sua origem exatamente nos tempos prósperos de nossa aviação comercial.

As circunstâncias que cercaram a proliferação de empresas, em decorrência das facilidades de aquisição de aeronaves excedentes de guerra, impuseram o espírito de emulação entre as municipalidades brasileiras, tôdas porfiando por integrar seu território na rede servida pelas empresas de transporte aéreo.

Para tanto, bastava construir um campo de pouso e obter da empresa

o interesse para a inclusão da localidade na rede, fôsse acenando-lhe com uma aquisição certa de passagens por vôo fôsse interessando-a nas condições econômicas locais. O fato é que tal emulação encontrou igualmente campo fácil na necessidade de expansão das empresas novas, forçadas a fugir aos traçados das rotas tradicionais.

Se essa política obteve grandes méritos, por aproximar dos grandes centros localidades longínquas, as quais estariam ainda hoje com seu progresso tolhido, ligadas precariamente àqueles centros, por outro lado proporcionou a estagnação do equipamento. — Não tendo sido previsto o grande surto de pós-guerra, a infraestrutura não pôde acompanhar a técnica, de modo que quando o equipamento, então responsável pela ligação de nosso interior aos centros importantes, foi suplantado por novos tipos mais econômicos, em função dos quais sua obsolescência econômica foi decretada, fomos também colhidos pela injunção de não poder aproveitá-lo.

Assim, quando o equipamento Douglas DC-3/C-47 se tornou obsoleto, cerca de 200 aeroportos estavam construídos para operação com êle, sendo que, dentre êles, muitos poderiam admitir operação mais avançada, mas em localidades sem potencial de tráfego que o permitisse.

Nessa situação, as empresas de transporte aéreo, desfeita a ilusão dos primeiros tempos, teriam de abandonar tais escalas, ratificando o traçado de suas rotas, de modo a torná-las econômicas, o que vem implicando o abandono de todo o interior brasileiro, principalmente no nordeste e no oeste do País, onde somam dezenas as defecções verificadas anualmente.

Essa perspectiva, que dia a dia mais se agrava, deixaria sem transporte tôda a região amazônica (onde as ligações principais seguem os grandes cursos d'água), os Estados do nordeste, o interior do Estado de Minas, as ligações de Mato Grosso e Goiás com as capitais, o interior sul riograndense, paraense, enfim, implicaria o abandono do homem do interior. Assim, o progresso por êle extraído do transporte aéreo, que o levou a usar transição do estado primitivo ao mais adiantado seria anulado e restabelecidas as condições originais, situação que não encontra paralelo em nenhum país civilizado.



e 598

4

É para evitar esse abandono, que há alguns anos se vem fazendo, com reclamos gerais, que o governo procura estabelecer uma rede subvencionada, integrada das localidades sem transporte aéreo, mantendo a unidade nacional.

Não comportando o problema outra solução imediata, porque a preparação da infraestrutura para equipamento superior demanda tempo e mesmo dentro d'êste ela não assegura a rentabilidade necessária para atrair empreendimentos privados, dada a pequena densidade de tráfego, a única via que pode impedir o rápido colapso dos transportes nas regiões assinaladas é a adoção do Plano de Integração Nacional.

#### 1) A quilometragem do PLANO (equipamento DC-3/C-47)

A situação atual do País, no tocante às linhas de aeronaves ..... DC-3/C-47, é estimada na quilometragem anual de 25.520.352 (vinte e cinco milhões e quinhentos e vinte mil trezentos e cinquenta e dois quilômetros) que, na base do custo de operações por quilômetro, atinge a vultosa importância de Cr\$ ..... 4.772.305.824,00 (resultado da multiplicação de 25.50.352 quilômetros vezes Cr\$ 187,00), que, confrontada com a importância de Cr\$ 2.562.799.170,00 receita operacional), acusa o também vultoso "deficit de Cr\$ ..... 2.209.506.654,00 em todo o País.

Não obstante, daquela quilometragem só foram extraídas para o PLANO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL ..... 16.793.400 quilômetros, correspondentes às ligações do interior, excluídas, portanto, as ligações costeiras (linhas troncos), as ligações entre capitais e aquelas que, não obstante ligaram localidades variadas no seu curso, sofrem a competição de transportes melhores e que, por isso mesmo, dispensam o transporte inferior.

Compreende-se assim a razão por que, apesar de deficitárias também as linhas não incluídas no PLANO, neste não está compreendida a quilometragem relativas às linhas que não são propriamente de integração nacional, no total de 8.726.952 quilômetros anualmente.

A essa quilometragem de 8.726.952 se deve acrescentar a quilometragem relativas às linhas costeiras e interiores, que unem os grandes centros, no total de 91.338.424 quilômetros, a qual,

confrontada com a quilometragem do PLANO, nos dá conta de que apenas 18% do total anual voado no País está enquadrada no regime de subvencionamento. Isso significa que predomina a exploração sem ônus para os cofres públicos.

#### 2) A quilometragem do PLANO na região amazônica

Na Região Amazônica as linhas são operadas por dois tipos de equipamento:

a) o Catalina (PBY-5A anfíbio, que executa tôdas as linhas ao longo dos rios (Amazonas, Purús, Juruá, Madeira e Negro, e respectivos afluentes);

b) o Douglas DC-3/C-47, que executa as linhas para os territórios do Amapá, Rio Branco, Acre e Rondônia.

São ligações existentes há quase trinta anos e imprescindíveis à região, mas que acumulam "deficits" no decorrer dos anos, porque a subvenção que lhes é atribuída deteriora de ano para ano e não permite o equilíbrio da receita e despesa, sem que os níveis tarifários acompanhem as elevações dos custos operacionais.

Nessa região, a quilometragem anual a considerar no PLANO é de ..... 2.678.416, assim distribuída pelos equipamentos:

a) Catalina (PBY-5A) — 1.349.920  
b) Douglas DC-3/C-47) — 1.328.496

#### 3) Subvencionamento das linhas do PLANO

Para conciliar a necessidade de manter as linhas do PLANO e o interesse, cada dia mais decrescente dos transportadores, às voltas com o insucesso da operação com equipamento deficitário, não se pode deixar de subvencionar os serviços.

Dentro das linhas estabelecidas no PLANO, entretanto, tal subvencionamento não pode ser uniforme, porque:

a) há diversidade de equipamento, o que exige a consideração de custos operacionais diferentes;

b) há diversidade no potencial dos usuários e na sua capacidade econômica, o que exige tratamento preferencial em favor dos empobrecidos.

Assim, o fenômeno tem de merecer análise em separado, conforme se trate da região amazônica (assim considerada a região que vai do Oceano Atlântico à fronteira do Perú, no sen-



0599

rido este-oeste, e a região abrangida pelo Estado de Mato Grosso e Territórios de Rondônia e Acre, no sentido norte-sul) ou das demais regiões do País.

3.1 Subvencionamento do equipamento DC-3/C41 fora da Região Amazônica

Verificando as condições em que são operadas as aeronaves de tipo ..... DC-3/C-47, comprova-se que o índice tarifário que lhes é aplicável é de 7.17 por quilômetro.

Não sendo propósito do Governo aumentar esse índice, porque isso corresponderia a aumentar as tarifas e o usuário já se acha sobrecarregado, principalmente nas regiões servidas por aquelas aeronaves, a subvenção tem de ser estudada em função dele.

Assim, partindo da projeção dos custos para junho do corrente ano, e dentro dessa projeção adotado o aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), verifica-se que para um custo horário de Cr\$ 43.000,00 (quarenta e três mil cruzeiros), a receita passageiros-hora é de apenas Cr\$ 23.087,00, sendo a diferença entre as duas importâncias o deficit-hora a ser atendido com o auxílio.

Para cobrir a despesa de operação, na base do aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), dentro da projeção dos custos para junho de 1962, e sem alterar o índice tarifário, o auxílio a ser concedido será de ..... Cr\$ 23.087,00 por hora ou Cr\$ 86,58 por quilômetro.

Havendo no PLANO uma quilometragem anual subvencionável de ..... 16.793.400 (sem computar a região amazônica), o quantitativo necessário ao seu subvencionamento decorre da multiplicação dessa quilometragem pelo "deficit" quilométrico (86.58), ou seja Cr\$ 1.461.025.800,00 (um bilhão e quatrocentos e sessenta e um milhões e vinte e cinco mil e oitocentos cruzeiros) em cada exercício.

3.2 Subvencionamento do equipamento PBY-5A e Douglas DC-3/C-47 na Região Amazônica

Para a região amazônica, menos desenvolvida do que as demais e onde os transportes aéreos desempenham papel de única via de acesso rápida, o estudo do subvencionamento terá de considerar outras condições.

Sendo servida por dois tipos de equipamento, o anfíbio ao longo dos gran-

des cursos d'água e o DC-3/C-47 nas ligações entre aeroportos, disso resultam dois índices tarifários, conforme esteja sendo utilizado um equipamento:

- a) índice 4.92 para o PBY-5A;
b) índice 7.17 para o DC-3/C47.

Ora, não há nenhuma razão para a discrepância, tanto mais que ela conduz ao absurdo de onerar de forma diferente o mesmo usuário, quando a viagem se faça em percurso que exija os dois tipos de equipamento, quando o normal é a aplicação de um só.

Dada sas características da região, preferível, pois, adotar o índice tarifário mais baixo para tôdas as linhas amazônicas, sejam operadas por ... DC-3/C-47, sejam operadas por ... PBY-5A.

Adotado esse índice de 4.92, dentro da projeção dos custos para junho do corrente ano, e dentro dela o aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), encontrar-se-ão estes elementos:

Custo da hora vôo para DC-3/C-47 - 43.000,00

Receita passageiros-hora ..... 15.842,00.

Deficit-hora - 27.158,00

Esse "deficit" horário de ..... Cr\$ 27.158,00 corresponde a ..... Cr\$ 118,08 por quilômetro, que, multiplicado pela quilometragem anual voada nesse tipo de equipamento na região amazônica, dá o total de ..... Cr\$ 156.868.808,00 (1.328.496 quilômetros x Cr\$ 118,08 = 156.868.808,00).

Aplicado o mesmo raciocínio ao equipamento PBY-5A, cujo preço hora de vôo é de Cr\$ 50.000,00; cuja receita passageiros-hora é de apenas Cr\$ ... 8.197,00; dentro da projeção de custos para junho do corrente ano, e dentro dela o aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), "deficit"-hora é de Cr\$ 40.982,00, ou seja, Cr\$ 213,28 por quilômetro. Multiplicado esse "deficit" quilométrico pela quilometragem voada na região amazônica com esse tipo de equipamento, encontra-se a importância de Cr\$ 287.911.000,00 ..... (1.349.920 quilômetros x 213,28 = Cr\$ 287.911.000,00).

SÍNTESE

Portanto, o PLANO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL visa tão somente assegurar o transporte em linhas de onde o transportador terá de sair se não houver o arrimo da subvenção, ficando centenas de localidades sem ele

Caixa: 154
Lote: 41
PL N° 3799/1962
52



e 600

15

se as empresas tivessem de continuar as operações como até agora.

Assegurando o transporte através da concessão do auxílio, assegura, outrossim, o índice tarifário mais baixo para as mesmas linhas, uniformizando-o em níveis ainda mais baixos na região amazônica, de potencial econômico inferior para os usuários.

O objetivo imediato do PLANO é assegurar essas duas vantagens, mas ele não pretende a cristalização dessa situação, porque estabelece a paralela e paulatina melhoria da infraestrutura, de modo a permitir, dentro de cinco anos, a substituição do equipamento oneroso.

O restabelecimento das linhas com equipamento DC-3/C-47 no nordeste e no oeste, em zonas de onde já fôra retirado, contribuirá para o progresso dessas regiões e com ele a melhoria da densidade de tráfego, o que poderá determinar a redução ou mesmo eliminação do auxílio em certas áreas.

A medida que as previsões quanto ao aproveitamento tomado para base dos estudos de subvencionamento forem sendo ultrapassados, no sentido do saneamento do transporte, o auxílio irá sendo reajustado, de modo a aliviar os cofres públicos.

## II — SUBVENCIONAMENTO DE LINHAS AÉREAS INTERNACIONAIS

Embora date de quase vinte anos a entrada do Brasil na competição em linhas internacionais de longo curso, somente em 1950 cuidou o Governo de ampará-las financeiramente.

As precárias condições em que se iniciou a linha brasileira para a América do Norte só não se revelaram mais cedo e impuseram o insucesso do empreendimento graças à situação então reinante em razão da II Grande Guerra.

A fase de recuperação mundial, que se seguiu ao conflito, na transição para abertura da era de progresso que iniciar-se-ia para a aviação comercial, permitiu também a sobrevivência de nossas empresas, cuja disparidade de serviço ainda não era acentuada.

A utilização de equipamento moderno na competição internacional logo mostrou a fraqueza de nossas empresas e a impossibilidade para elas de fazer face contingência, sobrevivendo num clima em que a concorrência estrangeira contava com ajuda maciça dos governos.

O sistema de acordos bilaterais instituído pela Convenção de Chicago (1944) deu feição nova à competição nas linhas aéreas internacionais, porque as empresas operadoras passaram a atuar, fossem de iniciativa pública ou de iniciativa particular, como instrumentos da política do país de origem, legítimas representantes deste.

Enquanto, porém, esses instrumentos governamentais se confundiam com o próprio Estado, à custa de cuja economia se mantinham, através de capital estatal ou, quando não assim, mediante auxílios substanciais e mesmo cobertura de "deficits", os nossos instrumentos identificados com a iniciativa privada levavam a bandeira brasileira ao exterior, sem contar com o menor apoio financeiro.

A situação de nossas empresas, enfrentando aguerrida e municiada competição de empresas estrangeiras sem dispor do aparelhamento mínimo indispensável, teria de forçar a paralisação dos serviços tão logo os progressos técnicos alargasse a margem de diferença entre os serviços estrangeiros e os serviços brasileiros.

Dada a posição do Governo brasileiro, entretanto, que não desejava interromper a corrente de propaganda nacional no exterior, procedeu ele aos estudos necessários a amparar a indústria dos transportes, a fim de permitir-lhe a sobrevivência na competição internacional, para o que foi sancionada a lei 1.181, de 17 de agosto de 1960. Esse diploma concedia a subvenção de Cr\$ 10,00 (dez cruzeiros) por quilômetro voado entre o último ponto da escala em território nacional e o ponto terminal da linha no exterior.

O sistema inflexível da lei, impedindo os reajustamentos inevitáveis que a flutuação de despesas, atendidas em cerca de sua metade em moeda forte, impunha às nossas empresas, desde logo se revelou inadequado às reais necessidades do subvencionamento.

Na verdade, destinando-se o auxílio ao reaparelhamento das empresas, de modo a colocá-las na situação desejada de paridade com as congêneres estrangeiras, não poderia ele deixar de permitir o reajustamento para atender àquela flutuações.

Não contando o País com indústria de construção aeronáutica, que pudesse suprir as empresas do mais moderno equipamento, a política de conceder Cr\$ 10,00 por quilômetro voado nas linhas internacionais não atingi-



e601

ria seu objetivo, dada a manifesta insuficiência dos recursos totais orçamentários mesmo para equipar uma empresa apenas.

De par dess a manifesta insuficiência, ocorre que a citada lei n.º 1.181, de 1950, impuha às mesmas empresas uma quilometragem idêntica a ser voada no campo doméstico, sob pena de perder a subvenção.

Tal exigência, salutar na sua essência, a fim de evitar o abandono das linhas interiores, é responsável parcialmente pelo inflacionamento da oferta no campo doméstico, suportando as empresas um prejuízo com esse excesso de oferta para não perder o auxílio concedido às linhas internacionais, na suposição de que poderiam fazê-lo sem arruinar-se.

Assim, um auxílio especificamente concedido a linhas internacionais, dada a impossibilidade de disassociação dos campos de exploração (internacional e doméstico), generalizou-se na sua destinação, deixando de atender a um setor e a outro; em uma palavra: perdendo-se na voragem da exploração deficitária, preponderante.

As elevações de ágios que se verificaram após o ano de 1960 terminaram a tarefa de deterioração do auxílio, iniciada com a inflação, de modo que ao ensejo da terminação da vigência da lei n.º 1.181 já se sentia a anulação da subvenção e a necessidade de seu reajustamento em bases superiores.

Em 1955, a lei n.º 2.686, de 19 de dezembro, retomou a vigência da lei n.º 1.181, onde ela terminara (30 de junho de 1955) e dilatou o regime até 30 de junho de 1960, reajustando a subvenção para Cr\$ 20,00 por quilômetro e prevendo, para atender às flutuações das despesas uma elevação até 20% (vinte por cento).

Mas os estudos de que haviam resultado o quantitativo e a percentagem de reajustamento eram anteriores às reformas cambiais então levadas a efeito, ficando, pois, superados quando a tramitação legislativa os transformou em lei.

Foi em atenção a essa situação que o Projeto de lei n.º 1.920-B, de 1960, que se destinava a prorrogar o regime de subvencionamento, adotou para quantitativo de subvenção, para o equipamento mais moderno, Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros) por quilômetro.

Mas enquanto se processava a tramitação desse Projeto de lei, duas ou-

tras reformas cambiais o colheram em seu curso e vieram superar o quantitativo estudado e considerado suficiente para permitir às empresas a posição adquirida na competição internacional.

1.ª a elevação do dólar de ..... Cr\$ 100,00 para Cr\$ 200,00;

2.ª o desaparecimento do câmbio privilegiado para as empresas aéreas, o que elevou o dólar de Cr\$ 200,00 para o câmbio livre .

Assoberbadas por compromissos internacionais vultosos a serem liquidados em moeda forte, o desaparecimento do câmbio privilegiado, sob cuja égide se concretizam cerca de 45% (quarenta e cinco por cento) das despesas, criou uma situação de asfixia para as empresas brasileiras, cujos serviços estão ameaçados de colapso.

Triplcando os ônus através dessas elevações, a situação só poderia encontrar corretivo na triplicação, por igual, do auxílio, mas ocorre que todas as empresas que operam no campo internacional em nome do Brasil operam também extensa rede doméstica, sendo impossível considerar isoladamente os fenômenos peculiares a cada um desses setores, cujo mal tem raiz comum.

Constituído o plano de auxílio de várias modalidades, que se completam, a concessão do auxílio específico a um setor implica o auxílio indireto ao outro setor, atribuindo-se, reciprocamente, o saldo positivo ou negativo parcial. Isso explica a razão de não ter sido proposto o auxílio três vezes superior ao que constava do Projeto número 1.920-B, como teóricamente seria necessário em função da triplicação dos encargos: é que o plano de auxílio contém quatro medidas de amparo, cuja soma atinge à desejada finalidade.

Assim, a política iniciada em 1950, cujas características impõem, agora mais que nunca, sua continuidade, não pode ser suprimida abruptamente (e isso ocorrerá sem auxílio), porque o prestígio de nossas linhas aéreas internacionais constitui já um título irrenunciável pelo País, cujo prejuízo seria muito maior do que o auxílio proposto.

Atualmente, as ligações brasileiras para o exterior abrangem os cinco continentes, levando o prestígio, o nome e a propaganda brasileira a todas as partes do mundo.

Caixa: 154  
Lote: 41  
PL N° 3799/1962  
53



e 602 (6)

- a) ligações regionais, com Argentina, Uruguai, Paraguay, Chile, Peru, Bolívia, Equador, Colombia, Venezuela, Guiana Francêsa, Guiana Inglesa;
- b) ligações com a América do Norte (México, Nova York, Chicago e Los Angeles);
- c) ligações com a Ásia (Japão e Líbano);
- d) ligações com a Europa (Portugal, Espanha, França, Inglaterra, Alemanha, Itália);
- e) ligações com a África (Egito e África Francêsa).

São anualmente, 13.992.880 quilômetros de propaganda viva do País, de nossa gente e de nossas coisas, que não mais podem parar, mais que também não mais podem prescindir da subvenção.

### III CONTRIBUIÇÃO FINANCEIRA PARA REEQUIPAMENTO

O desenvolvimento técnico da indústria de construção aeronáutica veio colher os países menos desenvolvidos em situação de não poder acompanhá-lo, não só em razão da versatilidade dos tipos de equipamentos como também dos preços elevados.

Havendo apenas dois mercados fornecedores importantes, em condições de proporcionar, dentro da técnica avançada, o equipamento necessário para enfrentar a competição por eles mesmos estimuladas através das empresas de sua nacionalidade, a própria contingência dessa limitação impede a baixa dos preços.

Mas sendo estes pagos em moeda forte, óbvio que o correspondente na moeda de cada um dos países que recorrem a aqueles mercados oscila na medida em que sua própria moeda perde terreno para outra. Em uma palavra: à medida em que a moeda nacional se deteriora, maior o preço a ser pago.

A perspectiva da era do jato já demonstrava que tal equipamento tornar-se-ia proibitivo a nossa empresa, porque empenhadas com compromissos ainda em curso, relativos a equipamento convencional há pouco adquirido, na suposição de que seriam compatíveis com a concorrência, não poderiam dispor de meios para adquirir o equipamento a jato sem que uma destas situações ficasse definida:

- a) liquidação dos compromissos anteriores;
- b) financiamento total do novo equipamento.

Não pretendendo deixar ao desamparo as empresas brasileiras, dispôs o Governo a auxiliá-las através de um sistema em que a situação do material já adquirido não servisse de óbice à consecução de seu reequipamento em moldes modernos.

Assim, a lei nº 3.039, de 20 de dezembro de 1956, concedeu uma contribuição financeira de ..... Cr\$ 450.000.000,00 (quatro e cinquenta milhões de cruzeiros), a vigorar por cinco anos destinada ao reequipamento das empresas brasileiras de transporte aéreo, em sistema híbrido que comportava a extensão dos favores ao equipamento já adquirido e ao equipamento a adquirir.

O sistema da lei partia da necessidade de fazer retroagir seus efeitos ao começo do ano, quando a mudança da política cambial colheira em curso compromissos ajustados sob critério mais benéfico.

Dêsse modo, parte da contribuição financeira foi destinada a fazer face a compromissos já em curso, referente a equipamento em tráfego, frustrado, em parte, o reequipamento nos moldes originariamente pretendido, conquanto ficassem aliviadas as empresas dos encargos que as impedia de atingir as desejadas metas no tocante à aquisição de aeronaves a jato.

Entretanto, a situação geral da indústria dos transportes aéreos, de ter de saldar compromissos inadiáveis de natureza diferente, não permitia liquidá-los nos vencimentos, tanto mais que a contribuição financeira, na qual haviam fundado os respectivos esquemas de pagamento no exterior, não lhes era entregue em tempo e hora para evitar a mora.

Disso decorreu, em muitos casos, a necessidade de obter numerário a juros altos, a fim de evitar a mora no exterior, onde traduzida em moeda forte, suplantava a usura de que eram vítimas no próprio meio.

De outra parte, os ágios financiados foram acumulando-se no decorrer do tempo, contribuindo para o agravamento de uma situação criada com a melhor das intenções, mas que não seria possível atender dentro das disponibilidades da contribuição financeira concedida.

Com a elevação do dólar a Cr\$ .... 100,00 para as empresas de transporte aéreo, criava-se o anteclimax para uma crise insolúvel, não fôsse a lei nº 3.928, de 17 de julho de 1961, haver ajustado a contribuição financeira da



2603

Lote: 41  
Caixa: 154  
PL N° 3799/1962  
54

Lei nº 3.039, de 1956, a fim de equilibrar a com a elevação do dólar de custo para Cr\$ 100,00.

Na expectativa, porém, de que a situação cambial não sofreria evolução abrupta no sentido do desaparecimento do câmbio de custo, ou que, na pior das hipóteses, a elevação seria gradativa, permitindo-lhes a absorção normal dos encargos, as empresas brasileiras atiraram-se (aliás como estava previsto quando a contribuição financeira foi dada pela lei nº 3.039, de 1956) à aquisição de aeronave a jato, uma vez que não podiam esperar os longos prazos de entrega, que poderiam anular a iniciativa de colocar-se em pé de igualdade na competição internacional.

Nessa perspectiva, otimista no sentido da manutenção do câmbio privilegiado, foram feitos contratos para aquisição de aeronave a jato (sete aeronaves: 2 BOEING, 2 DC-8 e 3 CONVAIR 990), e acessórios e sobressalentes para operá-las, numa inversão aproximadamente de U\$ 35.000.000,00, que, na base do câmbio então vigente e que se esperava se mantivesse por longo tempo, já acusava então vultosa importância de Cr\$ ..... 3.500.000.000,00 (três milhões e meio de cruzeiros).

Tais compromissos representam hoje, na base do câmbio livre, mais de Cr\$ 10.000.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), o que demonstra, à sociedade, a magnitude do problema que a indústria do transporte aéreo tem de enfrentar.

Ao expirar a vigência da lei número 3.039, de 20 de dezembro de 1956 (vigência de 5 anos) o esquema dos compromissos assumidos pelas empresas brasileiras para seu reequipamento ainda ia a 1968, o que de certo modo faz novamente remontar a situação a 1956, quando estavam forçadas a acompanhar o desenvolvimento técnico da construção aeronáutica e não podiam fazê-lo em virtude de compromissos anteriores em curso.

Somente no ano passado, entretanto, duas reformas cambiais atingiram as empresas de transporte de maneira desastrosa para a consecução dos objetivos de reequipamento: a elevação do dólar de custo de Cr\$ 100,00 para Cr\$ 200,00 e daí para o câmbio livre.

Para contrabalançar os efeitos da primeira elevação nos compromissos a serem saldados no exterior torna-se necessária a verba de Cr\$ .....

1.322.5000.00 (um bilhão e trezentos e vinte e dois milhões e quinhentos mil cruzeiros). E para ajustar ditos compromissos à passagem do dólar de custo ao dólar livre, eliminando assim o câmbio privilegiado de que vinham gozando há tanto tempo, sem que com isso prejudicar a política brasileira de reequipamento ainda a concretizar-se nos próximos anos, é mister uma contribuição anual de ... Cr\$ 3.200.000.000,00 (três bilhões e duzentos milhões de cruzeiros).

Embora date de 1956 a contribuição financeira para reequipamento; conquanto ainda estejam por solver vultosos compromissos em moeda forte, o fato é que somente agora se fazem sentir na sua plenitude as consequências dessa política de ajuda.

Na verdade, a redução das empresas brasileiras no campo internacional (não consideradas as ligações regionais) a duas somente e a absorção, no campo doméstico, de sete companhias, diminuindo a fricção entre elas e racionalizando a oferta, não só determinarão disponibilidade de equipamento obsoleto, que pode ser reexportado e diminuiria as remessas de divisas, como ainda tornarão mais fácil o reequipamento em bases modernas, *pari passu* com a técnica, dada a padronização paulatina do material.

Dispondo do arbítrio para controlar a utilização do material, o Governo poderá impugnar a importação do equipamento que não esteja nos padrões desejados, bem como determinar que tipos podem ser importados com os favores da lei.

Certo, porém, é que, iniciada a importação sob o patrocínio da lei número 3.039, de 1956, inadmissível a cessação dos efeitos desse patrocínio a essa altura, precisamente quando os encargos se tornaram pesados exatamente em razão da mudança de política cambial efetivada pelo próprio Governo.

#### IV — CONTRIBUIÇÃO ESPECIAL DE EMERGÊNCIA

Sem embargo das medidas de caráter geral e especial atinentes à indústria dos transportes aéreos entre nós, divididas entre os setores a serem atendidos, o fato é que a situação exige correção com referência a diversas rubricas que, do contrário, estaleceriam solução de continuidade do binômio encargos versus auxílios.

Com os sucessivos e rápidos aumentos dos custos operacionais, decorren-



tes da Instruções ns. 208 e 219, de 1961, do aumento do salário-mínimo, a situação deficitária dos transportes-aéreos agravou-se consideravelmente.

Mantida a subvenção para linhas internacionais em níveis pelo próprio Poder Legislativo considerados superados; terminada a vigência da lei nº 3.039, de 1956, e deixadas as empresas com compromissos vultosos a serem liquidados no exterior; a braços com os deficits crescentes da exploração antieconômica das linhas interiores e instadas pelo Governo a não paralizar esses serviços; impossibilitadas de atribuir aos usuários os encargos que, normalmente, deveriam onerar as tarifas, porque saturadas há muito tempo, não puderam as empresas fazer face a suas obrigações, muitas delas assumidas a prazo curto por força da conjuntura nacional.

Esses compromissos vultosos foram de tal ordem no ano próximo findo que determinaram — sem que com isso atenuasse a situação — aumentos tarifários da ordem de 64% (sessenta e quatro por cento) em apenas seis meses.

E somente os encargos posteriormente surgidos exigiram, nos serviços não beneficiados, salário-mínimo e elevação geral de salários, um aumento da ordem de 38% (trinta e oito por cento), que somados a todos os aumentos do ano, traduziria a elevação de 130% (cento e trinta por cento).

Fixado o aumento do custo de vida no ano passado em 45% (quarenta e cinco por cento), aqueles 130% (cento e trinta por cento) de aumento tarifário representariam a majoração de 85% (oitenta e cinco por cento) acima do aumento do custo de vida, o que dispensa maiores comentários quanto aos seus efeitos desastrosos e impossibilidade de absorção pelas tarifas aéreas.

De par com aqueles compromissos, que obrigaram as empresas a recursos heróicos, que lhes exigiram sacrifícios imediatos, os débitos previdenciários aumentaram, porque a desproporção entre os encargos e a receita aumentou e com ela a impraticabilidade de atendê-los na conjuntura, abrindo, assim, outra frente extensa na batalha pela sobrevivência.

Conjugados esses fatores aos efeitos das referidas instruções, que, no tocante apenas a peças e sobressalentes, indispensáveis ao funcionamento das

aeronaves, representam a parcela de Cr\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros), enquanto seus reflexos no consumo de combustíveis excede a importância de Cr\$ 2.200.000.000,00. Vale dizer, um aumento extraordinário de despesas de Cr\$ 4.200.000.000,00 (quatro bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) tão somente nas duas rubricas.

Aliás, desde agosto de 1961 estão congeladas, por falta de recursos, as retiradas das cotas de câmbio para peças e sobressalentes, situação que não poderá manter-se sob pena de por em risco a segurança do voo.

Sem que a situação seja corrigida, a retirada forçosa dessas cotas, a fim de não interferir com a segurança de voo, obrigará ao desatendimento de outra rubrica, estabelecendo o círculo vicioso que somente o auxílio especial de emergência poderá impedir.

E' preciso notar que somente no ano passado, em virtude da situação acima descrita, os débitos previdenciários em atraso subiram a ..... Cr\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros), elevando para ..... Cr\$ 5.200.000.000,00 (cinco bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) o total de apenas três rubricas a serem atendidas.

Outros itens da despesa terão igualmente de ser relegados a plano secundário por exigências certas e inadiáveis, como pagamento das folhas salariais, remessas de divisas para o exterior, a fim de evitar juros de mora em moeda forte, juros hipotecários que, não pagos, poderão determinar executivos, fornecimentos de combustíveis, cujo corte paralisará os transportes. E, naquilo que comportar a mora sem execução, os débitos acumular-se-ão.

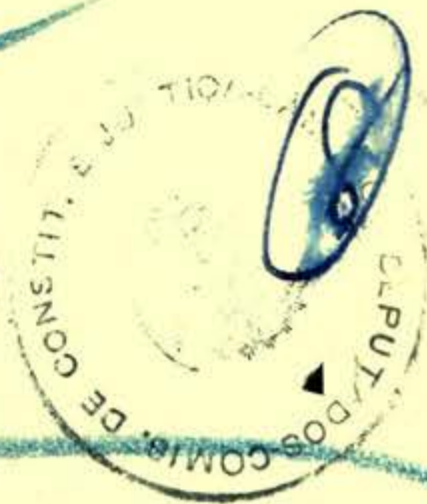
Ora, é preocupação governamental evitar o agravamento da espiral inflacionária com elevações de tarifas, que, aliás, jamais poderão absorver os encargos todos que as oneram, além de provocar a retração dos usuários, de modo que a única solução está em proporcionar às empresas de transporte aéreo uma contribuição especial de emergência, que lhes permita atender a todas as rubricas ora sem atendimento, enquanto a concessão dos demais auxílios, anualmente, lhes permita retomar o ritmo de normalidade essencial à assunção dos encargos.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Mario Torres

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA



PROJETO Nº 3 799/62, que "Estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo, e da outras providências.

AUTOR: CONSELHO DE MINISTROS

RELATOR: DEP. JOAQUIM DUVAL

PARECER DO Relator

I - RELATÓRIO

O Conselho de Ministros enviou o presente projeto de lei visando estabelecer medidas de amparo à indústria de transporte aéreo, consubstanciadas nas seguintes disposições: -

- a) subvenção quilométrica às linhas que constituem o "Plano de Integração Nacional";
- b) subvenção quilométrica às linhas aéreas internacionais;
- c) contribuição financeira para reequipamento.
- d) auxílio especial de emergência.

1. O "Plano de Integração Nacional" será elaborado pelo Ministério da Aeronáutica, constituído da rede aérea de linhas de alto interesse nacional, atualmente operáveis por aeronaves do tipo DC-3 - C-47. (Art. 1º).

Serão incluídas no "Plano" as linhas que formam a rede aérea amazônica, executadas com equipamento anfíbio ou terrestre de tipo DC-3 - C-47.

A Mensagem que acompanha o projeto discorre longamente sobre o "Plano de Integração Nacional" e conclui, em síntese, afirmando que "o Plano visa tão somente assegurar o transporte nas linhas de onde o transportador terá de sair se não houver o arrimo da subvenção, ficando centenas de localidades sem êle se as empresas tiverem de continuar as operações como até agora".

2. O projeto no artigo 8º, Capítulo III, restabelece a partir de 1º de janeiro de 1962, o regime de subvenção para as linhas aéreas internacionais exploradas por empresas brasileiras.



606



A Mensagem justifica o subvencionamento dessas linhas. Afirma que "são anualmente 13.992.880 quilômetros de propaganda viva do País, de nossa gente e de nossas coisas, que não mais podem parar, mas que também não mais podem prescindir de subvenção.

3. Quanto à contribuição financeira para reequipamento a Mensagem salienta as consequências da mudança de política cambial efetivada pelo Governo.

A contribuição financeira será em cada ano, rateada entre as empresas, na proporção da tonelagem-quilômetro oferecida no ano anterior, nas linhas domésticas.

4. O projeto concede finalmente um auxílio especial de emergência (quatro bilhões de cruzeiros) destinado à cobertura dos sucessivos aumentos de custos operacionais.

5. Na sua exposição diz o Presidente do Conselho de Ministros que "essas medidas tôdas, conquanto traduzem auxílio maciço, redundam, em última análise, em benefício dos usuários. A solução normal, que corresponde a uma maior absorção dos ônus pelas tarifas, não pode ser aplicada inicialmente, dentro de um plano de recuperação econômica, pois, acarretaria a elevação dos preços dos transportes a níveis inacessíveis ao público.

Não havendo como adotar essa medida normal, a única solução que pode alcançar o necessário equilíbrio, que proporcione a recuperação de nossas empresas de transporte aéreo, é o amparo oficial na forma sugerida no ante-projeto de lei", conclui o Primeiro Ministro.

6. O projeto está distribuído às Comissões de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, Orçamento e Fiscalização Financeira e Finanças.

É o relatório.

**PARECER**

7. A exploração do serviço de navegação aérea pertence à União que o explorará, diretamente, ou mediante autorização ou concessão. (Art. 5, XII, da Const.). A União optou por esta última modalidade.

8. Quanto ao serviço desempenhado pelo correio aéreo nacional, aliás de grande importância, deve ser mantido diretamente pela União (art. 5, XI). Este serviço não pode ser dado em concessão.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



2607



9. Vê-se, pois, que todas as empresas nacionais que exploram a navegação aérea são concessionárias das linhas aéreas.

Estão subordinadas ao Estado, à fiscalização rigorosa que dos seus serviços como de seus lucros e benefícios.

10. As concessionárias têm sido, como é do conhecimento de todos, auxiliadas financeiramente pela União.

Agora o Estado, no caso ora em exame, chegou à conclusão da necessidade de estabelecer medidas de amparo à indústria do transporte aéreo, nos termos do projeto que enviou ao Legislativo.

11. Do ponto de vista legal, jurídico ou constitucional nada encontramos que vede a tramitação ou aprovação do projeto.

Quanto ao seu mérito dirão as outras Comissões a que está distribuído.

É o parecer.

Conclusão: pela juridicidade e constitucionalidade do projeto.

Brasília, em 21 de fevereiro de 1962.

DEP. JOAQUIM DUVAL, RELATOR

(jvm.)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

0608



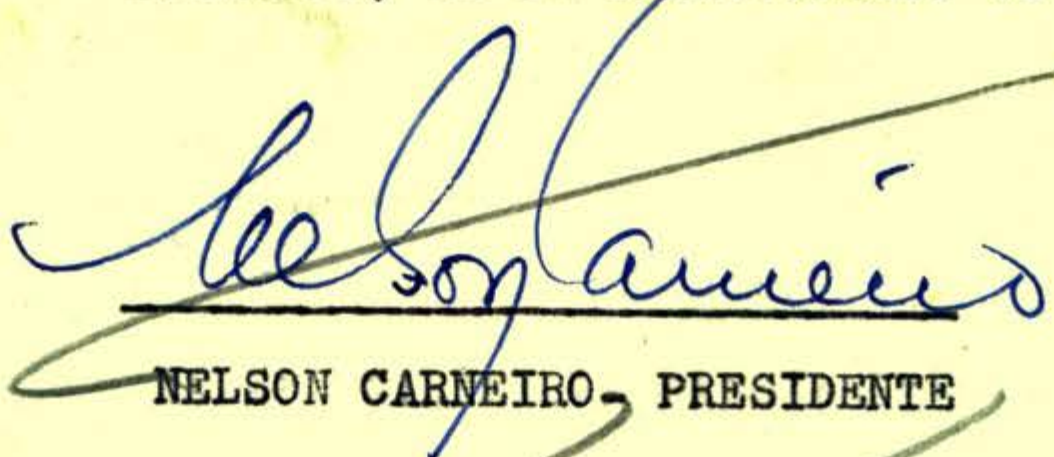
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

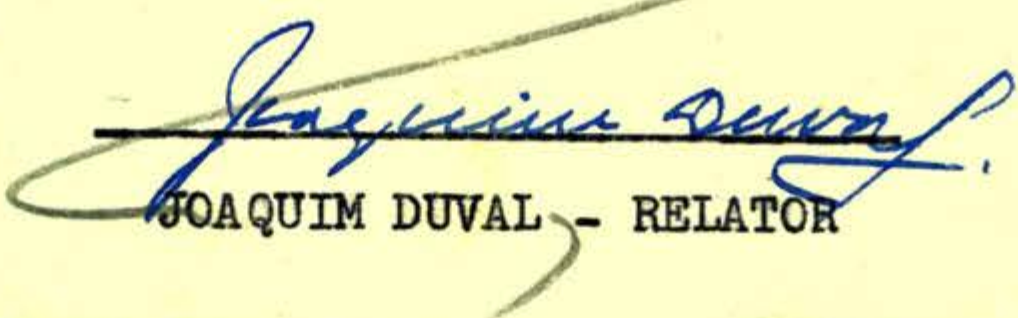
PARECER DA COMISSÃO

X  
L  
E  
X

A Comissão de Constituição e Justiça, em reunião ordinária de sua Turma "B", realizada em 21.2.62, opinou, unânimemente, pela constitucionalidade do projeto nº 3 799/62 nos termos do parecer do relator. Estiveram presentes os Srs. Deputados: Nelson Carneiro - Presidente, Joaquim Duval, -Relator, Barbosa Lima Sobrinho, Waldir Pires, Moacir Azevedo, Valério Magalhães, Clemens Sampaio, Aderbal Jurema, Gurgel do Amaral, Lourival de Almeida, Geraldo Freire, Carlos Gomes, João Mendes, Bias Fortes, Raimundo de Brito e Djalma Marinho.

Brasília, em 21 de fevereiro de 1962.

  
NELSON CARNEIRO, PRESIDENTE

  
JOAQUIM DUVAL, - RELATOR



COMISSÃO DE FINANÇAS

SUBSTITUTIVO AO PROJETO Nº 3.799/62

Estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

Das subvenções e contribuições

Art. 1º. A União concederá, pelo prazo de cinco anos, a partir de 1º de janeiro de 1962, e nos termos e condições desta lei, os seguintes auxílios diretos às empresas nacionais concessionárias de linhas aéreas regulares:

- a) subvenção quilométrica às linhas que constituem o "Plano de Integração Nacional";
- b) subvenção quilométrica às linhas aéreas internacionais;
- c) contribuição financeira para reequipamento.

Parágrafo único. Igualmente será concedida, a partir do exercício de 1963, uma subvenção anual às empresas de taxis aéreos, devidamente registradas.

CAPÍTULO II

Do "Plano de Integração Nacional"

Art. 2º. Fica o Ministério da Aeronáutica autorizado a elaborar e rever quando necessário um "Plano de Integração Nacional", constituído de linhas aéreas domésticas comprovadamente deficitárias ou antieconômicas, de alto interesse nacional, a juízo do Poder Executivo.

Parágrafo Único. Serão incluídas, igualmente, no "Plano de Integração Nacional", as linhas que formam a rede aérea Amazônica.

Art. 3º. Na elaboração do "Plano de Integração Nacio-



nal", o Ministério da Aeronáutica considerará, primordialmente, os seguintes fatores:

- a) o interêsse público da ligação;
- b) a manifesta inconveniência da execução do serviço com outro tipo de equipamento superior ou a impraticabilidade da operação com êste último;
- c) a substituição do equipamento em decorrência do aumento da densidade de tráfego e da melhoria gradativa da infraestrutura;
- d) o estabelecimento de tarifas adequadas às condições econômicas da região.

Art. 4º. A subvenção quilométrica destinada às linhas do "Plano de Integração Nacional" será fixada anualmente pelo Ministério da Aeronáutica, tendo em vista os seguintes fatos:

- a) custos operacionais;
- b) aproveitamento percentual em passageiros compatível com a realidade econômica da região servida.

Parágrafo Único. Ressalvada a hipótese de força maior a efetiva realização de tôdas as escalas estipuladas é condição para recebimento da subvenção de cada linha.

Art. 5º. Para o exercício de 1962 prevalecerão o sistema de rede aérea e as subvenções estatuidas, em caráter provisório, pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 6º. Para a execução do "Plano de Integração Nacional", o Ministério da Aeronáutica poderá dividir o território nacional em regiões, a fim de estabelecer centros de irradiação das linhas, bem como adaptar o "Plano" às condições decorrentes de melhoria da infraestrutura.

Art. 7º. O Ministério da Aeronáutica promoverá a distribuição das linhas do "Plano de Integração Nacional" atendendo, tanto quanto possível, à necessidade de evitar a competição entre linhas operadas com equipamento idêntico, ou não, e mais ao seguinte:

- a) disponibilidade imediata do equipamento adequado;
- b) condição de concessionária atual na região.

Parágrafo Único. Quando a linha operada tiver mais de uma concessionária, o Ministério da Aeronáutica promoverá a



conciliação entre as operadoras de modo a eliminar a competição, fixando critério da proporcionalidade, se não houver acôrdo entre elas.

Art. 8º. O Ministério da Aeronáutica promoverá a melhoria dos campos de pouso que constituem a rêde do "Plano de Integração Nacional", de modo a fazer substituir, progressivamente, o equipamento utilizado, por outro que assegure a exploração melhor rentabilidade econômica.

Parágrafo Único. À medida que essas aeronaves forem sendo liberadas, em razão de sua substituição por equipamento mais econômico, as emprêsas deverão promover sua alienação.

### CAPÍTULO III

#### Da subvenção às linhas aéreas internacionais

Art. 9º. Permanece, com efeito a partir de 1º de janeiro de 1962, o regime de subvenção para as linhas aéreas internacionais exploradas por emprêsas brasileiras.

Art. 10. A subvenção será fixada anualmente, por ato do Ministro da Aeronáutica, para o quilômetro voado entre os pontos inicial e terminal das linhas, tendo em vista nessa fixação os seguintes fatores:

- a) grau de interêsse público do serviço;
- b) tipo de aeronave;
- c) rentabilidade da linha;
- d) número de frequências.

Parágrafo Único. A subvenção fixada na forma deste artigo poderá ser elevada do seu valor básico, a juízo do Ministério da Aeronáutica, se em face das condições de exploração da linha, considerada a competição de linhas estrangeiras e outros fatores de interêsse nacional, se tornar necessário maior auxílio para assegurar a execução do serviço.

Art. 11. Para o exercício de 1962, a subvenção quilométrica será aquela que foi arbitrada pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 12. As emprêsas abrangidas pelo presente capí-



tulo recolherão, uma taxa de 2% (dois por cento) sobre o montante de cada pagamento de subvenção efetuado, a qual destinar-se-á ao custeio da fiscalização das linhas aéreas internacionais subvencionadas, inclusive remuneração de técnicos e peritos contratados pela Diretoria de Aeronáutica Civil para controle dos serviços, apuração dos resultados econômicos e financeiros, bem como os índices de exploração das linhas e respectivos custos de operação.

#### CAPÍTULO IV

#### Da contribuição financeira para reequipamento e auxílio especial de emergência

Art. 13. O Governo da União prestará contribuição financeira para reequipamento das empresas nacionais de transporte aéreo, concessionárias de linhas regulares.

Parágrafo único. Ressalvada a situação do equipamento já em tráfego ou com financiamento registrado na SUMOC, somente poderão gozar dos favores desta lei os contratos e compromissos de reequipamento cujo plano vier a ser previamente aprovado pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 14. Nos anos de 1962 e 1963 a contribuição financeira a que se refere o artigo anterior será de Cr\$ ..... 3.200.000.000,00 (três bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) em cada ano, rateada entre as empresas, na proporção da tonelage-quilômetro oferecida no ano anterior, nas linhas domésticas.

§ 1º. Para os três exercícios subsequentes a proposta orçamentária do Ministério da Aeronáutica consignará a dotação necessária para atender ao disposto no artigo anterior.

§ 2º. Para efeito do rateio, tomar-se-á como base a capacidade comercial da aeronave (payload) definida para cada tipo pela Diretoria de Aeronáutica Civil, e a quilometragem das linhas domésticas regulares de cada empresa por ela efetivamente voada no ano anterior, na conformidade dos horários aprovados.

Art. 15. É concedido um reajustamento de Cr\$ ..... 1.322.500.000,00 (um bilhão, trezentos e vinte e dois milhões e quinhentos mil cruzeiros) na importância da contribui-



ção financeira, relativa ao ano de 1961, prevista nas leis ns. 3.039, de 20 de dezembro de 1956, e 3.928, de 27 de julho de 1961, para reequipamento das empresas nacionais que operam linhas domésticas.

Art. 16. As aeronaves adquiridas, total ou parcialmente, com a contribuição financeira, ou cujo contrato esteja enquadrado nos favores de reequipamento, ficarão sujeitos à hipoteca legal, inscrita "ex-officio" em favor da União e só poderão ser alienadas, arrendadas, cedidas ou transferidas, mediante autorização prévia do Ministério da Aeronáutica.

Art. 17. As obrigações e favores previstos nesta lei, estendem-se igualmente aos sucessores ou adquirentes dos direitos das empresas beneficiadas, bem como ao acervo destas, inclusive em caso de insolvência legalmente declarada.

Art. 18. Fica autorizada a concessão para os anos 1962 e 1963 de um auxílio especial de emergência às empresas nacionais de transporte aéreo, concessionárias de linhas regulares, destinado à cobertura dos sucessivos aumentos de custos operacionais não absorvíveis pelas tarifas aéreas e ainda não atendidas por outras medidas de amparo governamental.

§ 1º. O auxílio especial de emergência é fixado em Cr\$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de cruzeiros) em 1962 e em Cr\$ 6.000.000.000,00 (seis bilhões de cruzeiros) para o corrente exercício.

§ 2º. O critério de rateio do auxílio especial de emergência será estipulado pelo Ministério da Aeronáutica, prevalecendo em relação a 1962, o já adotado pelo mesmo Ministério.

Art. 19. Para os exercícios de 1964, 1965 e 1966, a proposta orçamentária do Ministério da Aeronáutica consignará a dotação julgada necessária para atender aos fins do artigo anterior.

#### CAPÍTULO V

Da subvenção às empresas de taxis aéreos

Art. 20. Às empresas de taxis aéreos, devidamente registradas, será concedida, anualmente, uma subvenção global, rateada entre elas consoante critério estabelecido pelo Ministério da Aeronáutica.



§ 1º. Para o ano de 1963, o montante dessa subvenção é fixado em Cr\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de cruzeiros).

§ 2º. Nos três exercícios subsequentes, a proposta orçamentária do Ministério da Aeronáutica consignará a dotação julgada necessária para os fins previstos neste artigo.

§ 3º. As empresas beneficiadas deverão fazer prova de quitação com a Previdência Social, antes do recebimento da subvenção.

#### CAPÍTULO IV

##### Das disposições gerais e transitórias

Art. 21. Uma só empresa não poderá receber, em cada ano, mais de 50% (cinquenta por cento) da contribuição financeira rateada, nem do total da dotação destinada ao Plano de Integração Nacional.

§ 1º. A limitação estabelecida neste artigo será extensiva aos consórcios de empresas e a pessoa, ou grupo de pessoas, físicas ou jurídicas, detentora do controle do capital de mais de uma empresa.

§ 2º. O Ministério da Aeronáutica fiscalizará a exata observância do disposto neste artigo, procedendo às verificações e correções que julgar necessárias.

Art. 22. Anualmente, o Ministério da Aeronáutica, através da Diretoria de Aeronáutica Civil, procederá à tomada de contas das empresas para comprovação da exata aplicação das subvenções, auxílios e contribuições recebidos em virtude desta lei.

Art. 23. Nenhum pagamento, a título de subvenção para as linhas do Plano de Integração Nacional, ou para linhas internacionais, poderá ser efetuado sem a prévia quitação da empresa beneficiada com a Previdência Social.

Art. 24. As importâncias pagas por força da presente lei as empresas que executam linhas aéreas regulares, não serão computadas para efeito do imposto de renda.

Art. 25. O Orçamento da União consignará, anualmente por proposta do Ministério da Aeronáutica, as dotações necessárias ao cumprimento da presente lei.



Art. 26. As empresas beneficiadas pelos favores desta lei se obrigarão a atender, com 50% (cinquenta por cento) de desconto, uma vez em cada sessão legislativa, às requisições de uma passagem de ida e volta ao Estado que representa o Congressista, feita pelo secretário da Casa a que pertence, para cada dependente seu, sem prejuízo dos atuais descontos já em vigor.

Art. 27. Para cumprimento do que estabelece a presente lei fica o Poder Executivo autorizado a abrir os créditos especiais de Cr\$ 11.928.000.000,00 (onze bilhões, novecentos e vinte e oito milhões de cruzeiros) relativo ao ano de 1962 e de Cr\$ 12.806.000.000,00 (doze bilhões, oitocentos e seis milhões de cruzeiros) correspondente ao ano de 1963, assim discriminados:

1 - Exercício de 1962:	Cr\$
a) Subvenção do Plano de Integração Nacional (hum bilhão, novecentos e seis milhões de cruzeiros)	1.906.000.000,00
b) Subvenção das linhas internacionais (hum bilhão, quinhentos milhões de cruzeiros)	1.500.000.000,00
c) Contribuição financeira de reequipamento (três bilhões, duzentos milhões de cruzeiros)	3.200.000.000,00
d) Auxílio especial de emergência (quatro bilhões de cruzeiros)	4.000.000.000,00
e) Reajustamento da contribuição financeira de reequipamento em 1961 (hum bilhão, trezentos e vinte e dois milhões de cruzeiros)	1.322.000.000,00
<b>SOMA</b>	<b>Cr\$ 11.928.000.000,00</b>
2 - Exercício de 1963:	
a) Subvenção do "Plano de Integração Nacional" (hum bilhão, novecentos e seis milhões de cruzeiros)	1.906.000.000,00
b) Subvenção das linhas internacionais (hum bilhão, quinhentos milhões de cruzeiros)	1.500.000.000,00
c) Contribuição financeira de reequipamento (três bilhões, duzentos milhões de cruzeiros)	3.200.000.000,00
d) Auxílio especial de emergência (seis bilhões de cruzeiros)	6.000.000.000,00
e) Subvenção as empresas de taxis aéreos (duzentos milhões de cruzeiros)	200.000.000,00
<b>SOMA</b>	<b>Cr\$ 12.806.000.000,00</b>



CÂMARA DOS DEPUTADOS



7.

Art. 28. O Poder Executivo, por proposta do Ministério da Aeronáutica, baixará, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação desta lei, os regulamentos que se fizerem necessários à sua execução.

Art. 29. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões da Comissão de Finanças, 21 de janeiro de 1963.

CESAR PRIETO - Presidente

JAYME ARAUJO - Relator

cb

PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS

A Comissão de Finanças em sua 1ª reunião extraordinária, realizada em 21 de janeiro de 1963, sob a presidência do Senhor Cesar Prieto - Presidente - e presentes os Senhores Celso Brant, Salvador Losacco, Othon Mader, Rubem Rangel, Miguel Bahury, Valério Magalhães, Maurício Joppert, Mário Tamborindeguy, Afonso Celso, Osmar Cunha, Luiz Bronzeado, Mário Gomes, Jayme Araújo e Passos Pôrto, opina, por unanimidade, de acordo com o parecer do Relator, Deputado Jayme Araújo, pela aprovação do Projeto nº 3.799/62, que "estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo e dá outras providências", nos termos do Substitutivo anexo, que passa a adotar.

Sala das Sessões da Comissão de Finanças, em 21 de janeiro de 1963.

---

Cesar Prieto - Presidente

---

Jayme Araújo - Relator

9 of. n.º CN/4, de 18/3/63 encaminhando  
o autógrafo, foi anexado ao Proj. n.º 4807/6

(o autógrafo n.º foi encontrado)



(14)

ANEXO À MENSAGEM QUE ACOMPANHA PROJETO DE LEI DE AMPARO À INDÚSTRIA

DOS TRANSPORTES AÉREOS

PLANO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL

A necessidade do estabelecimento de um Plano de Integração Nacional pode encontrar sua origem exatamente nos tempos prósperos de nossa aviação comercial.

As circunstâncias que cercaram a proliferação de empresas, em decorrência das facilidades de aquisição de aeronaves excedentes de guerra, impuseram o espírito de emulação entre as municipalidades brasileiras, todas porfiando por integrar seu território na rede servida pelas empresas de transporte aéreo.

Para tanto, bastava construir um campo de pouso e obter da empresa o interesse para a inclusão da localidade na rede, fôsse acenando-lhe com uma aquisição certa de passagens por voo, fôsse interessando-a nas condições econômicas locais. O fato é que tal emulação encontrou igualmente campo fácil na necessidade de expansão das empresas novas, forçadas a fugir aos traçados das rotas tradicionais.

Se essa política obteve grandes méritos, por aproximar dos grandes centros localidades longínquas, as quais estariam ainda hoje com seu progresso tolhido, ligadas precariamente àqueles centros, por outro lado proporcionou a estagnação do equipamento. Não tendo sido previsto o grande surto de pós-guerra, a infraestrutura não pôde acompanhar a técnica, de modo que quando o equipamento, então responsável pela ligação de nosso interior aos centros importantes, foi suplantado por novos tipos mais econômicos, em função dos quais sua obsolescência econômica foi decretada, fomos também colhidos pela injunção de não poder aproveitá-lo.

Assim, quando o equipamento Douglas DC-3/C-47 se tornou obsoleto, cerca de 200 aeroportos estavam construídos para operação com ele, sendo que, dentre eles, muitos poderiam admitir operação mais avançada, mas em localidades sem potencial de tráfego que o permitisse.

Nessa situação, as empresas de transporte aéreo, desfeita a ilusão dos primeiros tempos, teriam de abandonar tais escalas, retificando o traçado de suas rotas, de modo a torná-las econômicas, o que vem implicando o abandono de todo o interior brasileiro, principalmente no nordeste e no oeste do País, onde somam dezenas as defecções verificadas anualmente.

Essa perspectiva, que dia a dia mais se agrava, deixaria sem transporte t<sup>o</sup>da a regi<sup>o</sup> amaz<sup>o</sup>nica (onde as liga<sup>o</sup>es principais seguem os grandes cursos d'<sup>a</sup>gua), os Estados do nordeste, o interior do Estado de Minas, as liga<sup>o</sup>es de Mato Grosso e Goi<sup>a</sup>s com as capitais, o interior sul rio grandense, paraense, enfim, implicaria o abandono do homem do interior. Assim, o progresso por ele extra<sup>i</sup>do do transporte a<sup>e</sup>reo, que o levou sem transi<sup>o</sup> do estado primitivo ao mais adiantado seria anulado e restabelecidas as condi<sup>o</sup>es originais, situa<sup>o</sup> que n<sup>o</sup> encontra paralelo em nenhum pa<sup>i</sup>s civilizado.

E para evitar esse abandono, que j<sup>a</sup> h<sup>a</sup> alguns anos-se vem fazendo sentir, com reclamos gerais, que o Gov<sup>e</sup>rno procura estabelecer uma r<sup>e</sup>de subvencionada, integrada das localidades sem transporte a<sup>e</sup>reo, mantendo a unidade nacional.

N<sup>o</sup> comportando o problema outra solu<sup>o</sup> imediata, porque a prepara<sup>o</sup> da infraestrutura para equipamento superior de manda tempo e mesmo dentro d<sup>e</sup>ste ela n<sup>o</sup> assegura a rentabilidade-necess<sup>a</sup>ria para atrair empreendimentos privados, dada a pequena densidade de tr<sup>a</sup>fego, a unica via que pode impedir o r<sup>a</sup>pido colapso dos transportes nas regi<sup>o</sup>es assinaladas e a ado<sup>o</sup> do Plano de Integra<sup>o</sup> Nacional.

1) A quilometragem do PLANO (equipamento DC-3/C-47)

A situa<sup>o</sup> atual do Pa<sup>i</sup>s, no tocante às linhas de aeronaves DC-3/C-47, e estimada na quilometragem anual de ..... 25.520.352 (vinte e cinco milh<sup>o</sup>es e quinhentos e vinte mil trezentos e cinquenta e dois quil<sup>o</sup>metros), que, na base do custo de opera<sup>o</sup>es por quil<sup>o</sup>metro, atinge a vultosa import<sup>a</sup>ncia de Cr\$. 4.772.305.824,00 (resultado da multiplica<sup>o</sup> de 25.520.352 quil<sup>o</sup>metros v<sup>e</sup>zes Cr\$ 187,00), que, confrontada com a import<sup>a</sup>ncia de Cr\$ 2.562.799.170,00 (receita operacional), acusa o t<sup>a</sup>m<sup>b</sup>em vultoso d<sup>e</sup>ficit de Cr\$ 2.209.506.654,00 em todo o Pa<sup>i</sup>s.

N<sup>o</sup> obstante, daquela quilometragem s<sup>o</sup> foram extra<sup>i</sup>das para o PLANO DE INTEGRA<sup>o</sup> NACIONAL 16.793.400 quil<sup>o</sup>metros, correspondentes às liga<sup>o</sup>es do interior, exclu<sup>i</sup>das, portanto, as liga<sup>o</sup>es costeiras (linhas troncos), as liga<sup>o</sup>es entre capitais e aquelas que, n<sup>o</sup> obstante ligarem localidades variadas no seu curso, so

sofrem a competição de transportes, melhores e que, por isso mesmo, dispensam o transporte inferior.

Compreende-se assim a razão por que, apesar de deficitárias também as linhas não incluídas no PLANO, neste não está compreendida a quilometragem relativas às linhas que não são propriamente de integração nacional, no total de 8.726.952 quilômetros anualmente.

A essa quilometragem de 8.726.952 se deve acrescentar a quilometragem relativas às linhas costeiras e interiores, que unem os grandes centros, no total de 91.338.424 quilômetros, a qual, confrontada com a quilometragem do PLANO, nos dá conta de que apenas 18% do total anual voado no País está enquadrada no regime de subvencionamento. Isso significa que predomina a exploração sem ônus para os cofres públicos.

## 2) A quilometragem do PLANO na região amazônica

Na Região Amazônica as linhas são operadas por dois tipos de equipamento:

- a) o Catalina (PBY-5A, anfíbio, que executa todas as linhas ao longo dos rios (Amazonas, Purús, Jurua, Madeira e Negro, e respectivos afluentes;
- b) o Douglas DC-3/C-47, que executa as linhas para os territórios do Amapá, Rio Branco, Acre e Rondônia.

São ligações existentes há quase trinta anos e imprescindíveis à região, mas que acumulam "deficits" no decorrer dos anos, porque a subvenção que lhes é atribuída deteriora de ano para ano e não permite o equilíbrio da receita e despesa, sem que os níveis tarifários acompanhem as elevações dos custos operacionais.

Nessa região, a quilometragem anual a considerar no PLANO é de 2.678.416, assim distribuída pelos equipamentos:

- a) Catalina (PBY-5A)..... 1.349.920
- b) Douglas DC-3/C-47)..... 1.328.496

## 3) Subvencionamento das linhas do PLANO

Para conciliar a necessidade de manter as linhas do PLANO e o interesse, cada dia mais decrescente dos transportadores, às voltas com o insucesso da operação com equipamento deficitário, não se pode deixar de subvencionar os serviços.

Dentro das linhas estabelecidas no PLANO, entretanto, tal subvencionamento não pode ser uniforme, porque:

- a) há diversidade de equipamento, o que exige a consideração de custos operacionais diferentes;
- b) há diversidade no potencial dos usuários e na sua capacidade econômica, o que exige tratamento preferencial em favor dos mais empobrecidos.

Assim, o fenômeno tem de merecer análise em separado, conforme se trate da região amazônica (assim considerada a região - que vai do Oceano Atlântico à fronteira do Perú, no sentido leste-oeste, e a região abrangida pelo Estado de Mato Grosso e Territórios de Rondônia e Acre, no sentido norte-sul) ou das demais regiões do País.

### 3.1 Subvencionamento do equipamento DC-3/C-47 fora da Região Amazônica.

Verificando as condições em que são operadas as aeronaves de tipo DC-3/C-47, comprova-se que o índice tarifário que lhes é aplicável é de 7.17 por quilômetro.

Não sendo propósito do Governo aumentar esse índice, porque isso corresponderia a aumentar as tarifas e o usuário já se acha sobrecarregado, principalmente nas regiões servidas por aquelas aeronaves, a subvenção tem de ser estudada em função dele.

Assim, partindo da projeção dos custos para junho do corrente ano, e dentro dessa projeção adotado o aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), verifica-se que para um custo horário de Cr\$ 43.000,00 (quarenta e três mil cruzeiros), a receita passageiros-hora é de apenas Cr\$ 23.087,00, sendo a diferença entre as duas importâncias o deficit-hora a ser atendido com o auxílio.

Para cobrir a despesa de operação, na base do aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), dentro da projeção dos custos para junho de 1962, e sem alterar o índice tarifário, o auxílio a ser concedido será de Cr\$ 23.087,00 por hora ou Cr\$ 86,58 por quilômetro.

Havendo no PLANO uma quilometragem anual subvencionável de 16.793.400 (sem computar a região amazônica), o quantitativo necessário ao seu subvencionamento decorre da multiplicação dessa quilometragem pelo deficit quilométrico (86.58), ou seja, R\$. 1.461.025.800,00 (um bilhão e quatrocentos e sessenta e um milhões e vinte e cinco mil e oitocentos cruzeiros) em cada exercício.

### 3.2 Subvencionamento do equipamento PBY-5A e Douglas DC-3/C-47 na Região Amazônica.

Para a região amazônica, menos desenvolvida do que as demais e onde os transportes aéreos desempenham papel de única via de acesso rápida, o estudo do subvencionamento terá de considerar outras condições.

Sendo servida por dois tipos de equipamento, o anfíbio ao longo dos grandes cursos d'água e o DC-3/C-47 nas ligações entre aeroportos, disso resultam dois índices tarifários, conforme esteja sendo utilizado um equipamento:

- a) índice 4.92 para o PBY-5A;
- b) índice 7.17 para o DC-3/C-47.

Ora, não há nenhuma razão para a discrepância, tanto mais que ela conduz ao absurdo de onerar de forma diferente o mesmo usuário, quando a viagem se faça em percurso que exija os dois tipos de equipamento, quando o normal é a aplicação de um só.

Dadas as características da região, preferível, pois, adotar o índice tarifário mais baixo para todas as linhas amazônicas, sejam operadas por DC-3/C-47, sejam operadas por PBY-5A.

Adotado êsse índice de 4.92, dentro da projeção dos custos para junho do corrente ano, e dentro dela o aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), encontrar-se-ão êstes elementos:

Custo da hora de vôo para DC-3/C-47-43.000,00	
Receita passageiros-hora.....	<u>15.842,00</u>
Deficit-hora.....	27.158,00

Esse "deficit" horário de R\$ 27.158,00 corresponde a Cr\$ 118,08 por quilômetro, que, multiplicado pela quilometragem anual voada nesse tipo de equipamento na região amazônica, dá o total de R\$ 156.868.808,00 ( 1.328.496 quilômetros X Cr\$ 118,00 = 156.868.808,00).

Aplicado o mesmo raciocínio ao equipamento PBY-5A, cujo preço de hora de vôo é de R\$ 50.000,00; cuja receita passageiros-hora é de apenas R\$ 8.197,00; dentro da projeção de custos para junho do corrente ano, e dentro dela o aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), o "deficit" hora é de R\$ 40.982,00, ou seja, R\$ 213,28 por quilômetro. Multiplicado esse deficit quilométrico pela quilometragem voada na região amazônica com esse tipo de equipamento, encontra-se a importância de R\$ 287.911.000,00 (1.349.920 quilômetros X 213,28 = R\$ 287.911.000,00).

S Í N T E S E

Portanto, o PLANO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL visa tão somente assegurar o transporte em linhas de onde o transportador terá de sair se não houver o arrimo da subvenção, ficando centenas de localidades sem êle se as empresas tiverem de continuar as operações como até agora.

Assegurando o transporte através da concessão do auxílio assegura, outrossim, o índice tarifário mais baixo para as mesmas linhas, uniformizando-o em níveis ainda mais baixos na região amazônica, de potencial econômico inferior para os usuários.

O objetivo imediato do PLANO é assegurar essas duas vantagens, mas ele não pretende a cristalização dessa situação, porque estabelece a paralela e paulatina melhoria da infraestrutura, de modo a permitir, dentro de cinco anos, a substituição do equipamento oneroso.

O restabelecimento das linhas com equipamento DC-3/C-47- no nordeste e no oeste, em zonas de onde já fôra retirado, contribuirá para o progresso dessas regiões e com ele a melhoria da densidade de tráfego.

tráfego, o que poderá determinar a redução ou mesmo eliminação do auxílio em certas áreas.

À medida que as previsões quanto ao aproveitamento tomado para base dos estudos de subvencionamento forem sendo ultrapassadas, no sentido do saneamento do transporte, o auxílio irá sendo reajustado, de modo a aliviar os cofres públicos.

## II - SUBVENCIONAMENTO DE LINHAS AÉREAS INTERNACIONAIS

Embora date de quase vinte anos a entrada do Brasil na competição em linhas internacionais de longo curso, somente em 1950 cuidou o Governo de ampará-las financeiramente.

As precárias condições em que se iniciou a linha brasileira para a América do Norte só não se revelaram mais cedo e impuseram o insucesso do empreendimento graças à situação então reinante em razão da II Grande Guerra.

A fase de recuperação mundial, que se seguiu ao conflito, na transição para abertura da era de progresso que iniciar-se-ia para a aviação comercial, permitiu também a sobrevivência de nossas empresas, cuja disparidade de serviço ainda não era acentuada.

A utilização de equipamento moderno na competição internacional logo mostrou a fraqueza de nossas empresas e a impossibilidade para elas de fazer face à contingência, sobrevivendo num clima em que a concorrência estrangeira contava com ajuda-macia dos governos.

O sistema de acordos bilaterais instituído pela Convenção de Chicago (1944) deu feição nova à competição nas linhas aéreas internacionais, porque as empresas operadoras passaram a atuar, fossem de iniciativa pública ou de iniciativa particular, como instrumentos da política do país de origem, legítimos representantes deste.

Enquanto, porém, êsses instrumentos governamentais se confundiam com o próprio Estado, à custa de cuja economia se mantinham, através de capital estatal ou, quando não assim, mediante auxílios substanciais e mesmo cobertura de "deficits", os nossos instrumentos identificados com a iniciativa privada levavam a bandeira brasileira ao exterior, sem contar com o menor apoio financeiro.

A situação de nossas empresas, enfrentando aguerrida e municiada competição de empresas estrangeiras sem dispor do aparelhamento mínimo indispensável, teria de forçar a paralisação dos serviços tão logo os progressos técnicos alargasse a margem de diferença entre os serviços estrangeiros e os serviços brasileiros.

Dada a posição do Governo brasileiro, entretanto, que não desejava interromper a corrente de propaganda nacional no exterior, procedeu êle aos estudos necessários a amparar a indústria dos transportes, a fim de permitir-lhe a sobrevivência na competição internacional, para o que foi sancionada a lei 1.181, de 17 de agosto de 1950. Êsse diploma concedida a subvenção de \$ 10,00 (dez cruzeiros) por quilômetro voado entre o último ponto de escala em território nacional e o ponto terminal da linha no exterior.

O sistema inflexível da lei, impedindo os reajustamentos inevitáveis que a flutuação de despesas, atendidas em cerca de sua metade em moeda forte, impunha às nossas empresas, desde logo se revelou inadequado às reais necessidades do subvencionamento.

Na verdade, destinando-se o auxílio ao reaparelhamento das empresas, de modo a colocá-las na situação desejada de paridade com as congêneres estrangeiras, não poderia ele deixar de permitir o reajustamento para atender àquelas flutuações.

Não contando o País com indústria de construção aeronáutica, que pudesse suprir as empresas do mais moderno equipamento, a política de conceder \$ 10,00 por quilômetro voado nas linhas internacionais não atingiria seu objetivo, dada a manifesta insuficiência dos recursos totais orçamentários mesmo para equipar uma empresa apenas.

De par dessa manifesta insuficiência, ocorre que a citada lei n. 1.181, de 1950, impunha às mesmas empresas uma quilometragem idêntica a ser voada no campo doméstico, sob pena de perder a subvenção.

Tal exigência, salutar na sua essência, a fim de evitar o abandono das linhas interiores, é responsável parcialmente pelo inflacionamento da oferta no campo doméstico, suportando as empresas um prejuízo com esse excesso de oferta para não perder o auxílio concedido às linhas internacionais, na suposição de que poderiam fazê-lo sem arruinar-se.

Assim, um auxílio especificamente concedido a linhas internacionais, dada a impossibilidade de disassociação dos campos de exploração (internacional e doméstico), generalizou-se na sua destinação, deixando de atender a um setor e a outro; em uma palavra: perdendo-se na voragem da exploração deficitária, preponderante.

As elevações de ágios que se verificaram após o ano de 1950 terminaram a tarefa de deterioração do auxílio, iniciada com a inflação, de modo que ao ensejo da terminação da vigência da lei n. 1.181 já se sentia a anulação da subvenção e a necessidade de seu reajustamento em bases superiores.

Em 1955, a lei n. 2.686, de 19 de dezembro, retomou a vigência da lei n. 1.181, onde ela terminara (30 de junho de 1955) e dilatou o regime até 30 de junho de 1960, reajustando a subvenção para R\$ 20,00 por quilômetro e prevendo, para atender às flutuações das despesas uma elevação até 20% (vinte por cento).

Mas os estudos de que haviam resultado o quantitativo e a percentagem de reajustamento eram anteriores às reformas cambiais então levadas a efeito, ficando, pois, superados quando a tramitação legislativa os transformou em lei.

Foi em atenção a essa situação que o Projeto de lei n. 1920-B, de 1960, que se destinava a prorrogar o regime de subvencionamento, adotou para quantitativo de subvenção, para o equipamento mais moderno, R\$ 100,00 (cem cruzeiros) por quilômetro.

Mas enquanto se processava a tramitação desse Projeto de lei, duas outras reformas cambiais o colheram em seu curso e vieram superar o quantitativo estudado e considerado suficiente para - permitir às emprêsas a posição adquirida na competição internacio - nal.

- 1a. a elevação do dólar de R\$100,00 para R\$200,00;
- 2a. o desaparecimento do câmbio privilegiado para as emprêsas aéreas, o que elevou o dólar de R\$... 200,00 para o câmbio livre.

Assoberbadas por compromissos internacionais vultosos a serem liquidados em moeda forte, o desaparecimento do câmbio privi legiado, sob cuja égide se concretizam cêrca de 45% (quarenta e cin - co por cento) das despesas, criou uma situação de asfixia para as em prêsas brasileiras, cujos serviços estão ameaçados de colapso.

Triplicando os ônus através dessas elevações, a situa ção só poderia encontrar corretivo na triplicação, por igual, do au xílio, mas ocorre que todas as emprêsas que operam no campo interna cional em nome do Brasil operam também extensa rêde doméstica, sendo impossível considerar isoladamente os fenômenos peculiares a cada um dêsses setores, cujo mal tem raiz comum.

Constituído o plano de auxilio de várias modalidades, que se completam, a concessão do auxilio específico a um setor impli ca o auxilio indireto ao outro setor, atribuindo-se, recíprocamente, o saldo positivo ou negativo parcial. Isso explica a razão de não ter sido proposto o auxilio três vezes superior ao que constava do Projeto n. 1920-B, como teòricamente seria necessário em função da - triplicação dos encargos: é que o plano de auxilio contém quatro me didas de amparo, cuja soma atinge à desejada finalidade.

Assim, a política iniciada em 1950, cujas caracterís ticas impõem, agora mais que nunca, sua continuidade, não pode ser suprimida abruptamente ( e isso ocorrerá sem auxilio), porque o pres tigio de nossas linhas aéreas internacionais constitui já um título irrenunciável pelo País, cujo prejuizo seria muito maior do que o auxilio proposto.

Atualmente, as ligações brasileiras para o exterior abrangem os cinco continentes, levando o prestígio, o nome e a propaganda brasileira a todas as partes do mundo.

- a) ligações regionais com a Argentina, Uruguai, Paraguay, Chile, Perú, Bolívia, Equador, Colombia, Venezuela, Guiana Francesa, Guiana Inglesa;
- b) ligações com a América do Norte (México, Nova York, Chicago e Los Angeles);
- c) ligações com a Ásia (Japão e Líbano);
- d) ligações com a Europa (Portugal, Espanha, França, Inglaterra, Alemanha, Itália);
- e) ligações com a África (Egito e África Francesa).

São anualmente, 13.992.880 quilômetros de propaganda viva do País, de nossa gente e de nossas coisas, que não mais podem parar, mais que também não mais podem prescindir da subvenção.

### III CONTRIBUIÇÃO FINANCEIRA PARA REEQUIPAMENTO

O desenvolvimento técnico da indústria de construção aeronáutica veio colher os países menos desenvolvidos em situação de não poder acompanhá-lo, não só em razão da versatilidade dos tipos de equipamento como também dos preços elevados.

Havendo apenas dois mercados fornecedores importantes, em condições de proporcionar, dentro da técnica avançada, o equipamento necessário para enfrentar a competição por eles mesmos estimulada através das empresas de sua nacionalidade, a própria contingência dessa limitação impede a baixa dos preços.

Mas sendo estes pagos em moeda forte, óbvio que o correspondente na moeda de cada um dos países que recorrem àqueles mercados oscila na medida em que sua própria moeda perde terreno para outra. Em uma palavra: à medida em que a moeda nacional se deteriora, maior o preço a ser pago.

A perspectiva da era do jato já demonstrava que tal equipamento tornar-se-ia proibitivo a nossas emprêsas, porque empenhadas com compromissos ainda em curso, relativos a equipamento convencional há pouco adquirido, na suposição de que seriam compatíveis com a concorrência, não poderiam dispor de meios para adquirir o equipamento a jato sem que uma destas situações ficasse definida:

- a) liquidação dos compromissos anteriores;
- b) financiamento total do novo equipamento.

Não pretendendo deixar ao desamparo as emprêsas brasileiras, dispôs o Govêrno a auxiliá-las através de um sistema em que a situação do material já adquirido não servisse de óbice à consecução de seu reequipamento em moldes modernos.

Assim, a lei n. 3.039, de 20 de dezembro de 1956, concedeu uma contribuição financeira de R\$ 450.000.000,00 (quatro - centos e cinquenta milhões de cruzeiros), a vigorar por cinco anos destinada ao reequipamento das emprêsas brasileiras de transporte-aéreo, em sistema híbrido que comportava a extensão dos favores ao equipamento já adquirido e ao equipamento a adquirir.

O sistema da lei partia da necessidade de fazer retroagir seus efeitos ao começo do ano, quando a mudança da política cambial colhera em curso compromissos ajustados sob critério - mais benéfico.

Dêsse modo, parte da contribuição financeira foi destinada a fazer face a compromissos já em curso, referentes a equipamento em tráfego, frustrado, em parte, o reequipamento nos moldes originariamente pretendido, conquanto fossem aliviadas as emprêsas dos encargos que as impedia de atingir as desejadas metas no tocante à aquisição de aeronaves a jato.

Entretanto, a situação geral da indústria dos transportes aéreos, de ter de saldar compromissos inadiáveis de natureza diferente, não permitia liquidá-los nos vencimentos, tanto mais que a contribuição financeira, na qual haviam fundado os respectivos esquemas de pagamento no exterior, não lhes era entregue em tempo e hora para evitar a mora.

Disso decorreu, em muitos casos, a necessidade de obter numerário a juros altos, a fim de evitar a mora no exterior, onde, trazida em moeda forte, suplantava a usura de que eram vítimas no próprio meio.

De outra parte, os ágios financiados foram acumulando-se no decorrer do tempo, contribuindo para o agravamento de uma situação criada com a melhor das intenções, mas que não seria possível atender dentro das disponibilidades da contribuição financeira concedida.

Com a elevação do dólar a R\$100,00 para as empresas de transporte aéreo, criava-se o anteclimax para uma crise insolúvel, não fôsse a lei n. 3.928, de 17 de julho de 1961, haver ajustado a contribuição financeira da lei n. 3.039, de 1956, a fim de equilibrá-la com a elevação do dólar de custo para R\$ 100,00.

Na expectativa, porém, de que a situação cambial não sofreria evolução abrupta no sentido do desaparecimento do câmbio de custo, ou que, na pior das hipóteses, a elevação seria gradativa, permitindo-lhes a absorção normal dos encargos, as empresas brasileiras a tiraram-se (aliás como estava previsto quando a contribuição financeira foi dada pela lei n. 3039, de 1956) à aquisição de aeronaves a jato, uma vez que não podiam esperar os longos prazos de entrega, que poderiam anular a iniciativa de colocar-se em pé de igualdade na competição internacional.

Nessa perspectiva, otimista no sentido da manutenção do câmbio privilegiado, foram feitos contratos para aquisição de aeronaves a jato (sete aeronaves: 2 BOEING, 2 DC-8 e 3 CONVAIR 990), e acessórios e sobressalentes para operá-las, numa inversão aproximadamente de US\$35.000.000,00, que, na base do câmbio então vigente e que se esperava se mantivesse por longo tempo, já acusava então vultosa importância de R\$ 3.500.000.000,00 (três bilhões e meio de cruzeiros).

Tais compromissos representam hoje, na base do câmbio livre, mais de R\$ 10.000.000.000,00 (dez bilhões de cruzeiros), o que demonstra, à saciedade, a magnitude do problema que a indústria do transporte aéreo tem de enfrentar.

Ao expirar a vigência da lei n. 3039, de 20 de dezembro de 1956 (vigência de 5 anos) o esquema dos compromissos assumidos pelas empresas brasileiras para seu reequipamento ainda ia a 1968, o que de certo modo faz novamente remontar a situação a 1956, quando estavam

forçadas a acompanhar o desenvolvimento técnico da construção aeronáutica e não podiam fazê-lo em virtude de compromissos anteriores em curso.

Sòmente no ano passado, entretanto, duas reformas cambiais atingiram as emprêsas de transporte de maneira desastrosa para a consecução dos objetivos de reequipamento: a elevação do dólar de custo de R\$ 100,00 para R\$ 200,00 e daí para o câmbio livre.

Para contrabalançar os efeitos da primeira elevação nos compromissos a serem saldados no exterior torna-se necessária a verba de R\$ 1.322.500.000,00 (um bilhão e tresentos e vinte e dois milhões e quinhentos mil cruzeiros). E para ajustar ditos compromissos à passagem do dólar de custo ao dólar livre, eliminando assim o câmbio privilegiado de que vinham gozando há tanto tempo, sem que com isso prejudicar a politica brasileira de reequipamento ainda a concretizar-se nos próximos anos, é mister uma contribuição anual de R\$ 3.200.000.000,00 (três bilhões e duzentos milhões de cruzeiros).

Embora date de 1956 a contribuição financeira para reequipamento; conquanto ainda estejam por solver vultosos compromissos em moeda forte, o fato é que sòmente agora se fazem sentir na sua plenitude as consequências dessa politica de ajuda.

Na verdade, a redução das emprêsas brasileiras no campo internacional ( não consideradas as ligações regionais) a duas sòmente e a absorção, no campo doméstico, de sete companhias, diminuindo a fricção entre elas e racionalizando a oferta, não só determinarão disponibilidades de equipamento obsoleto, que pode ser reexportado e diminuiria as remessas de divisas, como ainda tornarão mais fácil o reequipamento em bases modernas, pari-passu com a técnica, dada a padronização paulatina do material.

Dispondo do arbítrio para controlar a utilização do material, o Govêrno poderá impugnar a importação do equipamento que não esteja nos padrões desejados, bem como determinar que tipos podem ser importados com os favores da lei.

Certo, porém, é que, iniciada a importação sob o patrocínio da lei n. 3039, de 1956, inadmissível a cessação dos efeitos desse patrocínio a essa altura, precisamente quando os encargos se tornaram pesados exatamente em razão da mudança de politica cambial efetivada pelo próprio Govêrno.

#### IV CONTRIBUIÇÃO ESPECIAL DE EMERGÊNCIA

Sem embargo das medidas de caráter geral e especial atinentes à indústria dos transportes aéreos entre nós, divididas-entre os setores a serem atendidos, o fato é que a situação exige correção com referência a diversas rubricas que, do contrário, estabeleceriam solução de continuidade do binômio encargos versus auxílios.

Com os sucessivos e rápidos aumentos dos custos operacionais, decorrentes das Instruções ns. 208 e 219, de 1961, do aumento do salário-mínimo, a situação deficitária dos transportes-aéreos agravou-se consideravelmente.

Mantida a subvenção para linhas internacionais em níveis pelo próprio Poder Legislativo considerados superados; terminada a vigência da lei n. 3039, de 1956, e deixadas as empresas com compromissos vultosos a serem liquidados no exterior; a braços com os deficits crescentes da exploração anti-econômica das linhas interiores e instadas pelo Governo a não paralizar esses serviços; impossibilitadas de atribuir aos usuários os encargos que, normalmente deveriam onerar as tarifas, porque saturadas há muito tempo, não puderam as empresas fazer face a suas obrigações, muitas delas assumidas a prazo curto por força da conjuntura nacional.

Esses compromissos vultosos foram de tal ordem no ano próximo findo que determinaram - sem que com isso atenuasse a situação - aumentos tarifários da ordem de 64% (sessenta e quatro por cento) em apenas seis meses.

E somente os encargos posteriormente surgidos exigiram, nos serviços não beneficiados, salário-mínimo e elevação geral de salários, um aumento da ordem de 38% (trinta e oito por cento), que somados a todos os aumentos do ano, traduziria a elevação de 130% (cento e trinta por cento).

Fixado o aumento do custo de vida no ano passado em 45% (quarenta e cinco por cento), aqueles 130% (cento e trinta por cento) de aumento tarifário representariam a majoração de 85% (oitenta e cinco por cento) acima do aumento do custo de vida, o que dispensa maiores comentários quanto aos seus efeitos desastrosos e impossibilidade de absorção pelas tarifas aéreas.

De par com aqueles compromissos, que obrigaram as empresas a recursos heróicos, que lhes exigiram sacrificios imediatos, os débitos previdenciários aumentaram, porque a desproporção entre os encargos e a receita aumentou e com ela a impraticabilidade de atendê-los na conjuntura, abrindo, assim, outra frente na extensa batalha pela sobrevivência.

Conjugados êsses fatores aos efeitos das referidas instruções, que, no tocante apenas a peças e sobressalentes, indispensáveis ao funcionamento das aeronaves, representam a parcela de R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros), enquanto seus reflexos no consumo de combustíveis excede a importância de R\$ 2.200.000.000,00 vale dizer, um aumento extraordinário de despesas de Cr\$ 4.200.000.000,00 (quatro bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) tão somente nas duas rubricas.

Aliás, desde agosto de 1961 estão congeladas, por falta de recursos, as retiradas das cotas de câmbio para peças e sobressalentes, situação que não poderá manter-se sob pena de por em risco a segurança do vôo.

Sem que a situação seja corrigida, a retirada forçosa dessas cotas, a fim de não interferir com a segurança de vôo, obrigará ao desatendimento de outra rubrica, estabelecendo o círculo vicioso que somente o auxilio especial de emergência poderá impedir.

É preciso notar que somente no ano passado, em virtude da situação acima descrita, os débitos previdenciários em atraso subiram a R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros), elevando para R\$ 5.200.000.000,00 (cinco bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) o total de apenas três rubricas a serem atendidas.

Outros ítems da despesa terão igualmente de ser relegados a plano secundário por exigências certas e inadiáveis, como pagamento das folhas salariais, remessas de divisas para o exterior, a fim de evitar juros de mora em moeda forte, juros hipotecários que, não pagos, poderão determinar executivos, fornecimentos de combustíveis, cujo corte paralizará os transportes. E, naquilo que comportar a mora sem execução, os débitos acumular-se-ão.

Ora, é preocupação governamental evitar o agravamento da espiral inflacionária com elevações de tarifas, que, aliás, já mais poderão absorver os encargos todos que as oneram, além de provocar a retração dos usuários, de modo que a única solução está em proporcionar às empresas de transporte aéreo uma contribuição especial de emergência, que lhes permita atender a todas as rubricas ora sem atendimento, enquanto a concessão dos demais auxílios, anualmente, lhes permita retomar o ritmo de normalidade essencial à assunção dos encargos.

000o000

dga.

COPIA

Ofício nº 2/62, do Sr. Ministro da Aeronáutica

"Em 12 de janeiro de 1962

Nº 2

Excelentíssimo Senhor Presidente do Conselho de Ministros:

Tenho a honra de passar às mãos de Vossa Excelência, minutas da Mensagem e do respectivo Projeto de lei que condensa, num só ato, os projetos de lei concedendo subvenções diretas às empresas de navegação aérea, na forma das recomendações aprovadas na Sessão de 04 do corrente, do Conselho de Ministros.

Nesta oportunidade renovo a Vossa Excelência meus protestos de alto apreço e distinta consideração.

a). Maj Brig CLOVIS MONTEIRO TRAVASSOS  
Ministro da Aeronáutica"

CONFERE

Em \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

Altelio

CÓPIA

Resolução nº 15-62, do Conselho de Ministros

Em, 6 de ~~Janeiro~~ <sup>fevereiro</sup> de 1962

Senhores Membros do Congresso,

O sistema aéreo em nosso País, que se mantinha mais ou menos estabilizado e explorado por quatro emprêsas primitivamente existentes, assumiu expansão surpreendente no período que se seguiu ao término da II Grande Guerra.

Em menos de 9 anos, surgiram cêrca de 200 aeroportos e aeródromos no País e a frota aérea mercante brasileira duplicou o número de suas unidades, uma vez que as facilidades de aquisição dos excedentes de guerra permitiam a aquisição de material a baixo preço.

A êsse material excedente, e composto de aeronaves do tipo Douglas DC-3 ou C-47, se deve o progresso de regiões que, sem conhecer o mínimo indispensável em relação aos modernos transportes, passaram de uma situação primitiva para uma privilegiada, sem a transição que acompanha tôda evolução nêsse particular.

2. Se por um lado essa pletora de material e equipamento proporcionou benefícios ao País, por outro lado surpreendeu os poderes públicos com o inesperado número de companhias que se fundaram, partindo das facilidades de obtenção de equipamento.

Até que a Administração pudesse reagir e instituir um diploma que cortasse o mal, decorreram alguns anos e nêsse ínterim aproximadamente meia centena de companhias novas surgiram, num verdadeiro ensilhamento que a população nacional, embaída pela visão proporcionada de lucros fáceis, veio a sofrer.

3. Conquanto as próprias contingências da exploração viessem a contribuir, e grandemente, para pôr paradeiro àquela situação, o fato é que não foi previsto o rápido desenvolvimento do material de aviação, cuja aproximação viria trazer novos problemas.

Assim é que a rarefação do material e consequente encarecimento, o progresso tecnológico em novos tipos de aeronaves, o advento do jato, acarretaram a rápida obsolescência do parque aeronáutico comercial, impondo a sua consequente modernização e criando, com essa necessidade, problemas, cuja solução difícil, ir-se-ia refletir através dos anos.

Assim, ao lado da pressão inflacionária, a agravar-se dia a dia, a economia das empresas ia perdendo aquela solidez dos primeiros anos e consequente a um custo operacional baixo, defrontando-se progressivamente com novas situações que a economia privada já não mais podia atender, impondo-se o amparo oficial.

Já em 1950 o Governo sentia a situação e procurava minorá-la através de subvenção às linhas aéreas internacionais, nessa ocasião exploradas por tôdas as principais empresas que integravam o campo doméstico.

Criando um regime de subvencionamento para linhas internacionais, a vigorar por cinco anos, patenteou-se uma política identificada com a expansão das nossas empresas para o exterior, sob patrocínio oficial, ao qual teriam de seguir-se novas medidas de amparo, porque seria manifesto contrasenso canalizar a subvenção para o campo internacional, complementação do campo doméstico, e deixar este ao desamparo.

5. Assim é que a lei nº 1815, de 1953, concedeu vários benefícios às empresas brasileiras de transporte aéreo, através da isenção de todos os impostos, exceto o de renda, e anistiu as dos débitos para com a "taxa aeroportuária", cuja incidência ficou sustada.

Tais paliativos, porém, não eram suficientes, uma vez que, ao permitir a expansão de nossas empresas para o setor internacional, cuidando, no entanto, de assegurar no campo doméstico igual quilometragem para a rede interna, o Governo havia reconhecido:

- a) a indispensabilidade dessa rede interna;
- b) a identificação da expansão internacional com a sua política externa;
- c) a necessidade de aparelhar suas empresas para esse tráfego internacional, onde a competição exigia e exige maiores sacrifícios.

6. Partindo dessas premissas, houve por bem o Governo conceder às empresas nacionais uma contribuição financeira, a vigorar por cinco anos, destinada a reequipá-las em harmonia com os últimos progressos técnicos.

Essa política trouxe grandes benefícios aos transportes aéreos, porque colocou as empresas brasileiras ao lado das mais adiantadas dos países ditos superdesenvolvidos no campo internacional.

7. Dispondo de uma infraestrutura ainda identificada com os primeiros tempos de nosso desenvolvimento, nossas linhas não podem ser operadas com o equipamento moderno que a técnica impõe economicamente, nem pode, por outro lado, dita infraestrutura ser melhorada de maneira a permiti-lo, o que coloca as empresas diante do dilema:

- a) eliminar as linhas pouco rentáveis em função de equipamento anti-econômico;
- b) manter uma exploração deficitária manifesta.

Não havendo por que continuar a exploração cujos deficits crescem ao invés de reduzirem, o caminho que resta às empresas é a suspensão dos serviços com aeronaves ditas obsoletas, a menos que os poderes públicos atendam às operadoras, o transporte necessário.

8. A partir de 1957, quando as altas sucessivas do câmbio, dos preços e salários, aumentaram intensamente, a crise que vinha assoberbando as empresas de transporte aéreo começou a pôr em risco a estrutura de nossa aviação comercial, conforme ficou reconhecido nos estudos a que procederam o Conselho Nacional de Economia e a Comissão Parlamentar de Inquérito para tanto instituída, os quais atribuíram àquela crise, primordialmente, a elevação do custo do dólar, moeda que preside cerca de metade das despesas da aviação (combustíveis, peças e acessórios, sobressalentes, seguros, etc...).

Também, nesse particular já o Governo sentira a dificuldade para as empresas brasileiras em fazer face aos compromissos de reequipamento por ele mesmo estimulados, propondo ao Poder Legislativo o reajustamento da contribuição financeira concedida no período 1956/1961.

9. Mas, ainda assim, tal medida não passou de mero paliativo, porque a gravidade da situação atingiu seu pa-

roxismo em meados do ano passado, quando a Instrução nº 204 elevou o dólar de custo de Cr\$100,00 para Cr\$200,00 e, a seguir, pela Instrução nº 208, suprimiu todos os privilégios cambiais, impondo, por isso, a taxa de câmbio livre para as remessas para o exterior.

Com a alteração de sua política cambial, no sentido do desaparecimento do câmbio privilegiado em favor de certas atividades consideradas vitais, as empresas de transporte aéreo perderam a subvenção indireta que recebiam através de tratamento preferencial, mais se impõe a necessidade de compensar a perda.

10. Desde a instalação do regime parlamentarista, entre nós, o problema vem merecendo a atenção dos poderes competentes, haja visto item especial (nº 7) contido no Capítulo II (Transportes) do Programa de Governo, apresentado ao Parlamento pelo Conselho de Ministros, onde se ventila a substituição do regime de auxílio indireto pela subvenção direta.

Consequentemente, dentro da política que a si próprio, traçou o Governo, para ajudar a indústria dos transportes aéreos, não há lugar para que o auxílio concedido nas épocas de crise menos intensa seja eliminado hoje, quando os efeitos dela são precisamente mais graves e ameaçam de colapsos os transportes aéreos brasileiros.

11. Assim, faz-se mister que, em continuação à referida política, o Governo complemente as medidas que adotara então para debelar a crise e que são:

- a) continuação do regime de subvencionamento para as linhas internacionais, iniciado em 1950 e terminado com a lei nº 2686, de 19 de dezembro de 1955, em 1º de julho de 1960. Racionalizados os transportes internacionais das empresas brasileiras por deliberação governamental, maior soma de razão existe para o auxílio;
- b) reajustamento cabal dos efeitos da elevação do dólar até a extinção do dólar de custo nos compromissos de reequipamento, ainda por saldar, bem como a continuação da contribuição para modernização da frota;
- c) contribuição especial de emergência no ano corrente, para atender às elevações dos custos e aumentos salariais, que somente nos próximos anos serão absorvíveis pela tarifa aérea;

- d) auxílio imediato às linhas operadas com equipamento de tipo anti-econômico, contingência de uma infraestrutura pobre, para impedir o desaparecimento do transporte aéreo em certas regiões.

Essas medidas tôdas, conquanto traduzam auxílio maciço, redundam, em última análise, em benefício dos usuários. A solução normal, que corresponde a uma maior absorção dos ônus pelas tarifas, não pode ser aplicada inicialmente, dentro de um plano de recuperação econômica, pois, acarretaria a elevação dos preços dos transportes à níveis inacessíveis ao público.

12. Não havendo como adotar essa medida normal, mesmo porque ela não se revelou eficaz em condições mais vantajosas e não seria hodiernamente capaz de absorver os ônus que incidem sobre os transportes aéreos, a única solução que pode alcançar o necessário equilíbrio, que proporcione a recuperação de nossas empresas de transporte aéreo, é o amparo oficial na forma sugerida no ante-projeto de lei, que temos a honra de apresentar à Vossas Excelências."

a) *Truro da Vera*

*Primeiro - Ministro*

Anexo

*guiso*

13

*Sybil*

ANEXO À MENSAGEM QUE ACOMPANHA PROJETO DE LEI DE AMPARO À INDÚSTRIA  
DOS TRANSPORTES AÉREOS

PLANO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL

*2012*

A necessidade do estabelecimento de um Plano de Integração Nacional pode encontrar sua origem exatamente nos tempos prósperos de nossa aviação comercial.

As circunstâncias que cercaram a proliferação de empresas, em decorrência das facilidades de aquisição de aeronaves excedentes de guerra, impuseram o espírito de emulação entre as municipalidades brasileiras, todas porfiando por integrar seu território na rede servida pelas empresas de transporte aéreo.

Para tanto, bastava construir um campo de pouso e obter da empresa o interesse para a inclusão da localidade na rede, fosse acenando-lhe com uma aquisição certa de passagens por voo, fosse interessando-a nas condições econômicas locais. O fato é que tal emulação encontrou igualmente campo fácil na necessidade de expansão das empresas novas, forçadas a fugir aos traçados das rotas tradicionais.

Se essa política obteve grandes méritos, por aproximar dos grandes centros localidades longínquas, as quais estariam ainda hoje com seu progresso tolhido, ligadas precariamente àqueles centros, por outro lado proporcionou a estagnação do equipamento. Não tendo sido previsto o grande surto de pós-guerra, a infraestrutura não pôde acompanhar a técnica, de modo que quando o equipamento, então responsável pela ligação de nosso interior aos centros importantes, foi suplantado por novos tipos mais econômicos, em função dos quais sua obsolescência econômica foi decretada, fomos também colhidos pela injunção de não poder aproveitá-lo.

Assim, quando o equipamento Douglas DC-3/C-47 se tornou obsoleto, cerca de 200 aeroportos estavam construídos para operação com ele, sendo que, dentre eles, muitos poderiam admitir operação mais avançada, mas em localidades sem potencial de tráfego que o permitisse.

Nessa situação, as empresas de transporte aéreo, desfeita a ilusão dos primeiros tempos, teriam de abandonar tais escalas, retificando o traçado de suas rotas, de modo a torná-las econômicas, o que vem implicando o abandono de todo o interior brasileiro, principalmente no nordeste e no oeste do País, onde somam dezenas as defecções verificadas anualmente.

L 13<sup>2</sup> (4)

Essa perspectiva, que dia a dia mais se agrava, deixaria sem transporte tãda a região amazônica (onde as ligações principais seguem os grandes cursos d'água), os Estados do nordeste, o interior do Estado de Minas, as ligações de Mato Grosso e Goiás com as capitais, o interior sul rio grandense, paraense, enfim, implicaria o abandono do homem do interior. Assim, o progresso por êle extraído do transporte aéreo, que o levou sem transição do estado primitivo ao mais adiantado seria anulado e restabelecidas as condições originais, situação que não encontra paralelo em nenhum país civilizado.

É para evitar êsse abandono, que já há alguns anos-se vem fazendo sentir, com reclamos gerais, que o Governo procura estabelecer uma rêde subvencionada, integrada das localidades sem transporte aéreo, mantendo a unidade nacional.

Não comportando o problema outra solução imediata, porque a preparação da infraestrutura para equipamento superior demanda tempo e mesmo dentro dêste ela não assegura a rentabilidade-necessária para atrair empreendimentos privados, dada a pequena densidade de tráfego, a única via que pode impedir o rápido colapso dos transportes nas regiões assinaladas é a adoção do Plano de Integração Nacional.

1) A quilometragem do PLANO (equipamento DC-3/C-47)

A situação atual do País, no tocante às linhas de aeronaves DC-3/C-47, é estimada na quilometragem anual de ..... 25.520.352 (vinte e cinco milhões e quinhentos e vinte mil trezentos e cinquenta e dois quilômetros), que, na base do custo de operações por quilômetro, atinge a vultosa importância de Cr\$. 4.772.305.824,00 (resultado da multiplicação de 25.520.352 quilômetros vezes Cr\$ 187,00), que, confrontada com a importância de Cr\$ 2.562.799.170,00 (receita operacional), acusa o também vultoso déficit de Cr\$ 2.209.506.654,00 em todo o País.

Não obstante, daquela quilometragem só foram extraídas para o PLANO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL 16.793.400 quilômetros, correspondentes às ligações do interior, excluídas, portanto, as ligações costeiras (linhas troncos), as ligações entre capitais e aquelas que, não obstante ligarem localidades variadas no seu curso, so

514

(15)

sofrem a competição de transportes, melhores e que, por isso mesmo, dispensam o transporte inferior.

Compreende-se assim a razão por que, apesar de deficitárias também as linhas não incluídas no PLANO, neste não está compreendida a quilometragem relativas às linhas que não são propriamente de integração nacional, no total de 8.726.952 quilômetros anualmente.

A essa quilometragem de 8.726.952 se deve acrescentar a quilometragem relativas às linhas costeiras e interiores, que unem os grandes centros, no total de 91.338.424 quilômetros, a qual, confrontada com a quilometragem do PLANO, nos dá conta de que apenas 18% do total anual voado no País está enquadrada no regime de subvencionamento. Isso significa que predomina a exploração sem ônus para os cofres públicos.

2) A quilometragem do PLANO na região amazônica

Na Região Amazônica as linhas são operadas por dois tipos de equipamento:

- a) o Catalina (PBY-5A, anfíbio, que executa todas as linhas ao longo dos rios (Amazonas, Purús, Jurua, Madeira e Negro, e respectivos afluentes;
- b) o Douglas DC-3/C-47, que executa as linhas para os territórios do Amapá, Rio Branco, Acre e Rondônia.

São ligações existentes há quase trinta anos e imprescindíveis à região, mas que acumulam "deficits" no decorrer dos anos, porque a subvenção que lhes é atribuída deteriora de ano para ano e não permite o equilíbrio da receita e despesa, sem que os níveis tarifários acompanhem as elevações dos custos operacionais.

Nessa região, a quilometragem anual a considerar no PLANO é de 2.678.416, assim distribuída pelos equipamentos:

- a) Catalina (PBY-5A)..... 1.349.920
- b) Douglas DC-3/C-47)..... 1.328.496

3) Subvencionamento das linhas do PLANO

Para conciliar a necessidade de manter as linhas do PLANO e o interesse, cada dia mais decrescente dos transportadores, às voltas com o insucesso da operação com equipamento deficitário, não se pode deixar de subvencionar os serviços.

Dentro das linhas estabelecidas no PLANO, entretanto, tal subvencionamento não pode ser uniforme, porque:

- a) há diversidade de equipamento, o que exige a consideração de custos operacionais diferentes;
- b) há diversidade no potencial dos usuários e na sua capacidade econômica, o que exige tratamento preferencial em favor dos mais empobrecidos.

Assim, o fenômeno tem de merecer análise em separado, conforme se trate da região amazônica (assim considerada a região que vai do Oceano Atlântico à fronteira do Perú, no sentido leste-oeste, e a região abrangida pelo Estado de Mato Grosso e Territórios de Rondônia e Acre, no sentido norte-sul) ou das demais regiões do País.

### 3.1 Subvencionamento do equipamento DC-3/C-47 fora da Região Amazônica.

Verificando as condições em que são operadas as aeronaves de tipo DC-3/C-47, comprova-se que o índice tarifário que lhes é aplicável é de 7.17 por quilômetro.

Não sendo propósito do Governo aumentar esse índice, porque isso corresponderia a aumentar as tarifas e o usuário já se acha sobrecarregado, principalmente nas regiões servidas por aquelas aeronaves, a subvenção tem de ser estudada em função dele.

Assim, partindo da projeção dos custos para junho do corrente ano, e dentro dessa projeção adotado o aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), verifica-se que para um custo horário de Cr\$ 43.000,00 (quarenta e três mil cruzeiros), a receita passageiros-hora é de apenas Cr\$ 23.087,00, sendo a diferença entre as duas importâncias o deficit-hora a ser atendido com o auxílio.

Para cobrir a despesa de operação, na base do aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), dentro da projeção dos custos para junho de 1962, e sem alterar o índice tarifário, o auxílio a ser concedido será de Cr\$ 23.087,00 por hora ou Cr\$ 86,58 por quilômetro.

Havendo no PLANO uma quilometragem anual subvencionável de 16.793.400 (sem computar a região amazônica), o quantitativo necessário ao seu subvencionamento decorre da multiplicação - dessa quilometragem pelo deficit quilométrico (86.58), ou seja, R\$. 1.461.025.800,00 (um bilhão e quatrocentos e sessenta e um milhões e vinte e cinco mil e oitocentos cruzeiros) em cada exercício.

3.2 Subvencionamento do equipamento PBY-5A e Douglas DC-3/C-47 na Região Amazônica.

Para a região amazônica, menos desenvolvida do que as demais e onde os transportes aéreos desempenham papel de única via de acesso rápida, o estudo do subvencionamento terá de considerar outras condições.

Sendo servida por dois tipos de equipamento, o anfíbio ao longo dos grandes cursos d'água e o DC-3/C-47 nas ligações entre aeroportos, disso resultam dois índices tarifários, conforme esteja sendo utilizado um equipamento:

a) índice 4.92 para o PBY-5A;

b) índice 7.17 para o DC-3/C-47.

Ora, não há nenhuma razão para a discrepância, tanto mais que ela conduz ao absurdo de onerar de forma diferente o mesmo usuário, quando a viagem se faça em percurso que exija os dois tipos de equipamento, quando o normal é a aplicação de um só.

Dadas as características da região, preferível, pois, adotar o índice tarifário mais baixo para todas as linhas amazônicas, sejam operadas por DC-3/C-47, sejam operadas por PBY-5A.

Adotado esse índice de 4.92, dentro da projeção dos custos para junho do corrente ano, e dentro dela o aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), encontrar-se-ão estes elementos:

L 17

(18)

Custo da hora de vôo para DC-3/C-47-43.000,00	
Receita passageiros-hora.....	<u>15.842,00</u>
Deficit-hora.....	27.158,00

Esse "deficit" horário de R\$ 27.158,00 corresponde a Cr\$ 118,08 por quilômetro, que, multiplicado pela quilometragem anual voada nesse tipo de equipamento na região amazônica, dá o total de R\$ 156.868.808,00 ( 1.328.496 quilômetros X Cr\$ 118,00 = 156.868.808,00).

Aplicado o mesmo raciocínio ao equipamento PBY-5A, cujo preço de hora de vôo é de R\$ 50.000,00; cuja receita passageiros-hora é de apenas R\$ 8.197,00; dentro da projeção de custos para junho do corrente ano, e dentro dela o aproveitamento de 50% (cinquenta por cento), o "deficit" hora é de R\$ 40.982,00, ou seja, R\$ 213,28 por quilômetro. Multiplicado esse deficit quilométrico pela quilometragem voada na região amazônica com esse tipo de equipamento, encontra-se a importância de R\$ 287.911.000,00 (1.349.920 quilômetros X 213,28 = R\$ 287.911.000,00).

S Í N T E S E

Portanto, o PLANO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL visa tão somente assegurar o transporte em linhas de onde o transportador terá de sair se não houver o arrimo da subvenção, ficando centenas de localidades sem êle se as empresas tiverem de continuar as operações como até a gora.

Assegurando o transporte através da concessão do auxílio assegura, outrossim, o índice tarifário mais baixo para as mesmas linhas, uniformizando-o em níveis ainda mais baixos na região amazônica, de potencial econômico inferior para os usuários.

O objetivo imediato do PLANO é assegurar essas duas vantagens, mas ele não pretende a cristalização dessa situação, porque estabelece a paralela e paulatina melhoria da infraestrutura, de modo a permitir, dentro de cinco anos, a substituição do equipamento oneroso.

O restabelecimento das linhas com equipamento DC-3/C-47- no nordeste e no oeste, em zonas de onde já fôra retirado, contribuirá para o progresso dessas regiões e com ele a melhoria da densidade de tráfego.

2018

tráfego, o que poderá determinar a redução ou mesmo eliminação do auxílio em certas áreas.

À medida que as previsões quanto ao aproveitamento tomado para base dos estudos de subvencionamento forem sendo ultrapassadas, no sentido do saneamento do transporte, o auxílio irá sendo reajustado, de modo a aliviar os cofres públicos.

II - SUBVENCIONAMENTO DE LINHAS AÉREAS INTERNACIONAIS

Embora date de quase vinte anos a entrada do Brasil na competição em linhas internacionais de longo curso, somente em 1950 cuidou o Governo de ampará-las financeiramente.

As precárias condições em que se iniciou a linha brasileira para a América do Norte só não se revelaram mais cedo e impuseram o insucesso do empreendimento graças à situação então reinante em razão da II Grande Guerra.

A fase de recuperação mundial, que se seguiu ao conflito, na transição para abertura da era de progresso que iniciar-se-ia para a aviação comercial, permitiu também a sobrevivência de nossas empresas, cuja disparidade de serviço ainda não era acentuada.

A utilização de equipamento moderno na competição internacional logo mostrou a fraqueza de nossas empresas e a impossibilidade para elas de fazer face à contingência, sobrevivendo num clima em que a concorrência estrangeira contava com ajuda-macia dos governos.

O sistema de acordos bilaterais instituído pela Convenção de Chicago (1944) deu feição nova à competição nas linhas aéreas internacionais, porque as empresas operadoras passaram a atuar, fossem de iniciativa pública ou de iniciativa particular, como instrumentos da política do país de origem, legítimos representantes deste.



Enquanto, porém, êsses instrumentos governamentais se confundiam com o próprio Estado, à custa de cuja economia se mantinham, através de capital estatal ou, quando não assim, mediante auxílios substanciosos e mesmo cobertura de "deficits", os nossos instrumentos identificados com a iniciativa privada levavam a bandeira brasileira ao exterior, sem contar com o menor apoio financeiro.

A situação de nossas emprêsas, enfrentando aguerrida e municiada competição de emprêsas estrangeiras sem dispor do aparelhamento mínimo indispensável, teria de forçar a paralisação dos serviços tão logo os progressos técnicos alargasse a margem de diferença entre os serviços estrangeiros e os serviços brasileiros.

Dada a posição do Governo brasileiro, entretanto, que não desejava interromper a corrente de propaganda nacional no exterior, procedeu êle aos estudos necessários a amparar a indústria dos transportes, a fim de permitir-lhe a sobrevivência na competição internacional, para o que foi sancionada a lei 1.181, de 17 de agosto de 1950. Êsse diploma concedida a subvenção de \$ 10,00 (dez cruzeiros) por quilômetro voado entre o último ponto de escala em território nacional e o ponto terminal da linha no exterior.

O sistema inflexível da lei, impedindo os reajustamentos inevitáveis que a flutuação de despesas, atendidas em cerca de sua metade em moeda forte, impunha às nossas emprêsas, desde logo se revelou inadequado às reais necessidades do subvencionamento.

Na verdade, destinando-se o auxílio ao reaparelhamento das emprêsas, de modo a colocá-las na situação desejada de paridade com as congêneres estrangeiras, não poderia ele deixar de permitir o reajustamento para atender àquelas flutuações.

Não contando o País com indústria de construção aeronáutica, que pudesse suprir as emprêsas do mais moderno equipamento, a política de conceder \$ 10,00 por quilômetro voado nas linhas internacionais não atingiria seu objetivo, dada a manifesta insuficiência dos recursos totais orçamentários mesmo para equipar uma emprêsa apenas.

L 29

9

De par dessa manifesta insuficiência, ocorre que a citada lei n. 1.181, de 1950, impunha às mesmas empresas uma quilometragem idêntica a ser voada no campo doméstico, sob pena de perder a subvenção.

Tal exigência, salutar na sua essência, a fim de evitar o abandono das linhas interiores, é responsável parcialmente pelo inflacionamento da oferta no campo doméstico, suportando as empresas um prejuízo com esse excesso de oferta para não perder o auxílio concedido às linhas internacionais, na suposição de que poderiam fazê-lo sem arruinar-se.

Assim, um auxílio especificamente concedido a linhas internacionais, dada a impossibilidade de disassociação dos campos de exploração (internacional e doméstico), generalizou-se na sua destinação, deixando de atender a um setor e a outro; em uma palavra: perdendo-se na voragem da exploração deficitária, preponderante.

As elevações de ágios que se verificaram após o ano de 1950 terminaram a tarefa de deterioração do auxílio, iniciada com a inflação, de modo que ao ensejo da terminação da vigência da lei n. 1.181 já se sentia a anulação da subvenção e a necessidade de seu reajustamento em bases superiores.

Em 1955, a lei n. 2.686, de 19 de dezembro, retomou a vigência da lei n. 1.181, onde ela terminara (30 de junho de 1955) e dilatou o regime até 30 de junho de 1960, reajustando a subvenção para R\$ 20,00 por quilômetro e prevendo, para atender às flutuações das despesas uma elevação até 20% (vinte por cento).

Mas os estudos de que haviam resultado o quantitativo e a percentagem de reajustamento eram anteriores às reformas cambiais então levadas a efeito, ficando, pois, superados quando a tramitação legislativa os transformou em lei.

Foi em atenção a essa situação que o Projeto de lei n. 1920-B, de 1960, que se destinava a prorrogar o regime de subvencionamento, adotou para quantitativo de subvenção, para o equipamento mais moderno, R\$ 100,00 (cem cruzeiros) por quilômetro.

}

621

Mas enquanto se processava a tramitação desse Projeto de lei, duas outras reformas cambiais o colheram em seu curso e vieram superar o quantitativo estudado e considerado suficiente para permitir às emprêsas a posição adquirida na competição internacional.

- 1a. a elevação do dólar de \$100,00 para \$200,00;
- 2a. o desaparecimento do câmbio privilegiado para as emprêsas aéreas, o que elevou o dólar de \$... 200,00 para o câmbio livre.

Assoberbadas por compromissos internacionais vultosos a serem liquidados em moeda forte, o desaparecimento do câmbio privilegiado, sob cuja égide se concretizam cêrca de 45% (quarenta e cinco por cento) das despesas, criou uma situação de asfixia para as emprêsas brasileiras, cujos serviços estão ameaçados de colapso.

Triplicando os ônus através dessas elevações, a situação só poderia encontrar corretivo na triplicação, por igual, do auxílio, mas ocorre que todas as emprêsas que operam no campo internacional em nome do Brasil operam também extensa rêde doméstica, sendo impossível considerar isoladamente os fenômenos peculiares a cada um desses setores, cujo mal tem raiz comum.

Constituído o plano de auxílio de várias modalidades, que se completam, a concessão do auxílio específico a um setor implica o auxílio indireto ao outro setor, atribuindo-se, reciprocamente, o saldo positivo ou negativo parcial. Isso explica a razão de não ter sido proposto o auxílio três vezes superior ao que constava do Projeto n. 1920-B, como teòricamente seria necessário em função da triplicação dos encargos: é que o plano de auxílio contém quatro medidas de amparo, cuja soma atinge à desejada finalidade.

Assim, a política iniciada em 1950, cujas características impõem, agora mais que nunca, sua continuidade, não pode ser suprimida abruptamente ( e isso ocorrerá sem auxílio), porque o prestígio de nossas linhas aéreas internacionais constitui já um título irrenunciável pelo País, cujo prejuízo seria muito maior do que o auxílio proposto.



Atualmente, as ligações brasileiras para o exterior abrangem os cinco continentes, levando o prestígio, o nome e a propaganda brasileira a todas as partes do mundo.

- a) ligações regionais com a Argentina, Uruguai, Paraguay, Chile, Perú, Bolívia, Equador, Colombia, Venezuela, Guiana Francesa, Guiana Inglesa;
- b) ligações com a América do Norte (México, Nova York, Chicago e Los Angeles);
- c) ligações com a Ásia (Japão e Líbano);
- d) ligações com a Europa (Portugal, Espanha, França, Inglaterra, Alemanha, Itália);
- e) ligações com a África (Egito e África Francesa).

São anualmente, 13.992.880 quilômetros de propaganda viva do País, de nossa gente e de nossas coisas, que não mais podem parar, mais que também não mais podem prescindir da subvenção.

### III CONTRIBUIÇÃO FINANCEIRA PARA REEQUIPAMENTO

O desenvolvimento técnico da indústria de construção aeronáutica veio colher os países menos desenvolvidos em situação de não poder acompanhá-lo, não só em razão da versatilidade dos tipos de equipamento como também dos preços elevados.

Havendo apenas dois mercados fornecedores importantes, em condições de proporcionar, dentro da técnica avançada, o equipamento necessário para enfrentar a competição por eles mesmos estimulada através das empresas de sua nacionalidade, a própria contingência dessa limitação impede a baixa dos preços.

Mas sendo estes pagos em moeda forte, óbvio que o correspondente na moeda de cada um dos países que recorrem àqueles mercados oscila na medida em que sua própria moeda perde terreno para outra. Em uma palavra: à medida em que a moeda nacional se deteriora, maior o preço a ser pago.

L23

24

A perspectiva da era do jato já demonstrava que tal equipamento tornar-se-ia proibitivo a nossas emprêsas, porque empenhadas com compromissos ainda em curso, relativos a equipamento convencional há pouco adquirido, na suposição de que seriam compatíveis com a concorrência, não poderiam dispor de meios para adquirir o equipamento a jato sem que uma destas situações ficasse definida:

- a) liquidação dos compromissos anteriores;
- b) financiamento total do novo equipamento.

Não pretendendo deixar ao desamparo as emprêsas brasileiras, dispôs o Govêrno a auxiliá-las através de um sistema em que a situação do material já adquirido não servisse de óbice à consecução de seu reequipamento em moldes modernos.

Assim, a lei n. 3.039, de 20 de dezembro de 1956, concedeu uma contribuição financeira de R\$ 450.000.000,00 (quatro - centos e cinquenta milhões de cruzeiros), a vigorar por cinco anos destinada ao reequipamento das emprêsas brasileiras de transporte-aéreo, em sistema híbrido que comportava a extensão dos favores ao equipamento já adquirido e ao equipamento a adquirir.

O sistema da lei partia da necessidade de fazer retroagir seus efeitos ao começo do ano, quando a mudança da política cambial colhera em curso compromissos ajustados sob critério - mais benéfico.

Dêsse modo, parte da contribuição financeira foi destinada a fazer face a compromissos já em curso, referentes a equipamento em tráfego, frustrado, em parte, o reequipamento nos moldes originariamente pretendido, conquanto fossem aliviadas as emprêsas dos encargos que as impedia de atingir as desejadas metas no tocante à aquisição de aeronaves a jato.

Entretanto, a situação geral da indústria dos transportes aéreos, de ter de saldar compromissos inadiáveis de natureza diferente, não permitia liquidá-los nos vencimentos, tanto mais que a contribuição financeira, na qual haviam fundado os respectivos esquemas de pagamento no exterior, não lhes era entregue em tempo e hora para evitar a mora.

}

B24

25

13

Disso decorreu, em muitos casos, a necessidade de obter numerário a juros altos, a fim de evitar a mora no exterior, onde, trazida em moeda forte, suplantava a usura de que eram vítimas no próprio meio.

De outra parte, os ágios financiados foram acumulando-se no decorrer do tempo, contribuindo para o agravamento de uma situação criada com a melhor das intenções, mas que não seria possível atender dentro das disponibilidades da contribuição financeira concedida.

Com a elevação do dólar a R\$100,00 para as empresas de transporte aéreo, criava-se o anteclimax para uma crise insolúvel, não fôsse a lei n. 3.928, de 17 de julho de 1961, haver ajustado a contribuição financeira da lei n. 3.039, de 1956, a fim de equilibrá-la com a elevação do dólar de custo para R\$ 100,00.

Na expectativa, porém, de que a situação cambial não sofreria evolução abrupta no sentido do desaparecimento do câmbio de custo, ou que, na pior das hipóteses, a elevação seria gradativa, permitindo-lhes a absorção normal dos encargos, as empresas brasileiras aproveitaram-se (aliás como estava previsto quando a contribuição financeira foi dada pela lei n. 3039, de 1956) à aquisição de aeronaves a jato uma vez que não podiam esperar os longos prazos de entrega, que poderiam anular a iniciativa de colocar-se em pé de igualdade na competição internacional.

Nessa perspectiva, otimista no sentido da manutenção do câmbio privilegiado, foram feitos contratos para aquisição de aeronaves a jato (sete aeronaves: 2 BOEING, 2 DC-8 e 3 CONVAIR 990), e acessórios e sobressalentes para operá-las, numa inversão aproximadamente de US\$35.000.000,00, que, na base do câmbio então vigente e que se esperava se mantivesse por longo tempo, já acusava então vultosa importância de R\$ 3.500.000.000,00 (três bilhões e meio de cruzeiros).

Tais compromissos representam hoje, na base do câmbio livre, mais de R\$ 10.000.000.000,00 (dez bilhões de cruzeiros), o que demonstra, à saciedade, a magnitude do problema que a indústria do transporte aéreo tem de enfrentar.

Ao expirar a vigência da lei n. 3039, de 20 de dezembro de 1956 (vigência de 5 anos) o esquema dos compromissos assumidos pelas empresas brasileiras para seu reequipamento ainda ia a 1968, o que de certo modo faz novamente remontar a situação a 1956, quando estavam

7

L25

forçadas a acompanhar o desenvolvimento técnico da construção aeronáutica e não podiam fazê-lo em virtude de compromissos anteriores-em curso.

Sòmente no ano passado, entretanto, duas reformas - cambiais atingiram as emprêsas de transporte de maneira desastrosa-para a consecução dos objetivos de reequipamento: a elevação do dólar de custo de \$ 100,00 para \$ 200,00 e daí para o câmbio livre.

Para contrabalançar os efeitos da primeira elevação-nos compromissos a serem saldados no exterior torna-se necessária a verba de \$ 1.322.500.000,00 (um bilhão e tresentos e vinte e dois milhões e quinhentos mil cruzeiros). E para ajustar ditos compromissos à passagem do dólar de custo ao dólar livre, eliminando assim o câmbio privilegiado de que vinham gozando há tanto tempo, sem que com isso prejudicar a politica brasileira de reequipamento ainda a concretizar-se nos próximos anos, é mister uma contribuição anual de \$ 3.200.000.000,00 (três bilhões e duzentos milhões de cruzeiros).

Embora date de 1956 a contribuição financeira para-reequipamento; conquanto ainda estejam por solver vultosos compromissos em moeda forte, o fato é que sòmente agora se fazem sentir - na sua plenitude as consequências dessa politica de ajuda.

Na verdade, a redução das emprêsas brasileiras no campo internacional ( não consideradas as ligações regionais) a duas sòmente e a absorção, no campo doméstico, de sete companhias , diminuindo a fricção entre elas e racionalizando a oferta, não só determinarão disponibilidades de equipamento obsoleto, que pode ser reexportado e diminuiria as remessas de divisas, como ainda tornarão mais fácil o reequipamento em bases modernas, pari-passu com a técnica, dada a padronização paulatina do material.

Dispondo do arbítrio para controlar a utilização do material, o Govêrno poderá impugnar a importação do equipamento que não esteja nos padrões desejados, bem como determinar que tipos podem ser importados com os favores da lei.

Certo, porém, é que, iniciada a importação sob o patrocínio da lei n. 3039, de 1956, inadmissível a cessação dos efeitos desse patrocínio a essa altura, precisamente quando os encargos-se tornaram pesados exatamente em razão da mudança de politica cambial efetivada pelo próprio Govêrno.

}

L26

103 de bend

IV CONTRIBUIÇÃO ESPECIAL DE EMERGÊNCIA

Sem embargo das medidas de caráter geral e especial atinentes à indústria dos transportes aéreos entre nós, divididas-entre os setores a serem atendidos, o fato é que a situação exige correção com referência a diversas rubricas que, do contrário, estabeleceriam solução de continuidade do binômio encargos versus auxílios.

Com os sucessivos e rápidos aumentos dos custos operacionais, decorrentes das Instruções ns. 208 e 219, de 1961, do aumento do salário-mínimo, a situação deficitária dos transportes aéreos agravou-se consideravelmente.

Mantida a subvenção para linhas internacionais em níveis pelo próprio Poder Legislativo considerados superados; terminada a vigência da lei n. 3039, de 1956, e deixadas as empresas com compromissos vultosos a serem liquidados no exterior; a braços com os deficits crescentes da exploração anti-econômica das linhas interiores e instadas pelo Governo a não paralizar esses serviços; impossibilitadas de atribuir aos usuários os encargos que, normalmente deveriam onerar as tarifas, porque saturadas há muito tempo, não puderam as empresas fazer face a suas obrigações, muitas delas assumidas a prazo curto por força da conjuntura nacional.

Esses compromissos vultosos foram de tal ordem no ano próximo findo que determinaram - sem que com isso atenuasse a situação - aumentos tarifários da ordem de 64% (sessenta e quatro por cento) em apenas seis meses.

E somente os encargos posteriormente surgidos exigiram, nos serviços não beneficiados, salário-mínimo e elevação geral de salários, um aumento da ordem de 38% (trinta e oito por cento), que somados a todos os aumentos do ano, traduziria a elevação de 130% (cento e trinta por cento).

Fixado o aumento do custo de vida no ano passado em 45% (quarenta e cinco por cento), aqueles 130% (cento e trinta por cento) de aumento tarifário representariam a majoração de 85% (oitenta e cinco por cento) acima do aumento do custo de vida, o que dispensa maiores comentários quanto aos seus efeitos desastrosos e impossibilidade de absorção pelas tarifas aéreas.

L27

28

De par com aqueles compromissos, que obrigaram as empresas a recursos heróicos, que lhes exigiram sacrifícios imediatos, os débitos previdenciários aumentaram, porque a desproporção entre os encargos e a receita aumentou e com ela a impraticabilidade de atendê-los na conjuntura, abrindo, assim, outra frente na extensa batalha pela sobrevivência.

Conjugados êsses fatores aos efeitos das referidas instruções, que, no tocante apenas a peças e sobressalentes, indispensáveis ao funcionamento das aeronaves, representam a parcela de R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros), enquanto seus reflexos no consumo de combustíveis excede a importância de R\$ 2.200.000.000,00 vale dizer, um aumento extraordinário de despesas de Cr\$ 4.200.000.000,00 (quatro bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) tão somente nas duas rubricas.

Aliás, desde agosto de 1961 estão congeladas, por falta de recursos, as retiradas das cotas de câmbio para peças e sobressalentes, situação que não poderá manter-se sob pena de por em risco a segurança do vôo.

Sem que a situação seja corrigida, a retirada forçosa dessas cotas, a fim de não interferir com a segurança de vôo, obrigará ao desatendimento de outra rubrica, estabelecendo o círculo vicioso que somente o auxílio especial de emergência poderá impedir.

É preciso notar que somente no ano passado, em virtude da situação acima descrita, os débitos previdenciários em atraso subiram a R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros), elevando para R\$ 5.200.000.000,00 (cinco bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) o total de apenas três rubricas a serem atendidas.

Outros itens da despesa terão igualmente de ser relegados a plano secundário por exigências certas e inadiáveis, como pagamento das folhas salariais, remessas de divisas para o exterior, a fim de evitar juros de mora em moeda forte, juros hipotecários que, não pagos, poderão determinar executivos, fornecimentos de combustíveis, cujo corte paralizará os transportes. E, naquilo que comportar a mora sem execução, os débitos acumular-se-ão.

228

29

17

#

Ora, é preocupação governamental evitar o agravamento da espiral inflacionária com elevações de tarifas, que, aliás, já mais poderão absorver os encargos todos que as oneram, além de provocar a retração dos usuários, de modo que a única solução está em proporcionar às emprêsas de transporte aéreo uma contribuição especial de emergência, que lhes permita atender a todas as rubricas ora sem atendimento, enquanto a concessão dos demais auxilios, anualmente, lhes permita retomar o ritmo de normalidade essencial à assunção dos encargos.

0000000

dga.

Estabelece o plano de integração das linhas aéreas regulares, e dá outras providências.

(Do Senador Sr. Pinheiro)

(Art. 1.º - A União concederá, pelo prazo de cinco anos e nos termos e condições desta lei, as seguintes auxílios diretos às empresas nacionais concessionárias de linhas aéreas regulares:

(De 1 a 25 "in-fine")

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e sanciona a seguinte lei:

CAPÍTULO I

Das subvenções e contribuições

Art. 1.º - A União concederá, pelo prazo de cinco anos e nos termos e condições desta lei, as seguintes auxílios diretos às empresas nacionais concessionárias de linhas aéreas regulares:

- a) subvenção quilométrica às linhas que constituem o "Plano de Integração Nacional";
- b) subvenção quilométrica às linhas aéreas internacionais;
- c) contribuição financeira para reequipamento.

CAPÍTULO II

Do "Plano de Integração Nacional"

Art. 2.º - Fica o Ministério da Aeronáutica autorizado a elaborar um "PLANO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL", constituído da rede aérea de linhas de alto interesse nacional, atualmente operáveis por aeronaves do tipo DC-3/C-47.

Parágrafo único - Serão incluídas, igualmente, no "Plano de Integração Nacional", as linhas que formam a rede aérea amazônica, executadas com equipamento anfíbio, ou terrestre de tipo DC-3/C-47.

Art. 3.º - Na elaboração do "Plano de Integração Nacional", o Ministério da Aeronáutica considerará, primordialmente, os seguintes fatores:

- a) o interesse público da ligação;

PROJETO DE LEI

n. 3799/62 na Câmara dos Deputados  
n. 2/63, no Senado Federal.

EMENTA - Estabelece medidas de amparo à indústria de transporte aéreo e dá outras providências.

AUTOR - 1º Conselho de Ministros

REMESSA À CÂMARA - Mensagem n. 15, de 1962

Signatário: Dr. Tancredo Neves

LEITURA - 8.2.62

RELATORES

I - NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

<u>Comissões</u>	<u>Deputados</u>
- de Constituição e Justiça	Joaquim Duval;
- de Transportes, Comunicações e Obras Públicas	Hildebrando de Góes;
- Orçamento e Fiscalização Financeira	Ernani Sátiro.

II - NO SENADO FEDERAL

<u>Comissões</u>	<u>Senadores</u>
- de Transportes, Comunicações e Obras Públicas	Vitorino Freire
- de Finanças	Gaspar Veloso

---

VETO PARCIAL - Mensagem n. 29 (n. de origem 9) de 5.2.63

PARTE SANCIONADA - Lei n. 4.200, de 5.2.1963 - D.O. 18.2.63

PARTES VETADAS

- 1) - No art. 1º as palavras: "... pelo prazo de 5 anos, a partir de 1º de janeiro de 1962, e..."
- 2) No art. 7º as palavras: "... tanto quanto possível"

- 3) - No art. 27, as palavras:  
"... assim discriminadas"  
e as tabelas:  
1 - Exercício de 1 962 e  
2 - Exercício de 1 963.

SESSÃO CONJUNTA PARA APRECIÇÃO DO VETO

Dia 18.4.1963, às 21.30

COMISSÃO MISTA PARA APRECIÇÃO DO VETO

SENADORES

- |                     |       |
|---------------------|-------|
| 1. Victorino Freire | - PSD |
| 2. Vivaldo Lima     | - PTB |
| 3. Aurélio Vianna   | - PSB |

PROJETO DE LEI

n. 4 470-B/62 na Câmara dos Deputados  
n. 4/63 no Senado Federal

EMENTA - Altera o Anexo I da Lei n. 3 780, de 12 de julho de 1960, na parte referente aos Operadores Postais e dá outras providências.

AUTOR - 2º Conselho de Ministros

REMESSA À CÂMARA - Mensagem n. 121, de 12.9.1962

SIGNATÁRIO - Dr. Francisco Brochado da Rocha, Presidente do 2º Conselho de Ministros

LEITURA - 9.12.1962

RELATORES

I - NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissões

Especial

Deputados

Dantas Jr.

II - NO SENADO FEDERAL

Comissões

- de Constituição e Justiça

- de Serviço Público Civil

- de Finanças

Senadores

Nogueira da Gama (Parecer oral proferido nas sessões de 24 e 25.11.62)

Silvestre Péricles (idem)

Ary Vianna (idem)

VETO - Mensagem n. 31 (nº de origem 12), de 7.2.1963

Parcial

Parte sancionada - Lei n. 4 203, de 7.2.1963 (D.O. de 8.2.1963)

Partes vetadas

1) art. 3º e seu parágrafo

2) art. 4º

3) art. 5º

SESSÃO CONJUNTA PARA Apreciação DO VETO

Dia 9.5.1963, às 21,30

COMISSÃO MISTA PARA Apreciação DO VETO

SENADORES

1. Atilio Fontana - PSD
2. Dinarte Mariz - UDN
3. Silvestre Péricles - PTB

- C Ó P I A -

ARMAS DA REPÚBLICA  
PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA  
GABINETE CIVIL

3799-B/62

Senhor Primeiro Secretário

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência a inclusa Mensagem do Senhor Presidente da República, restituindo autógrafos de projeto de lei.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha elevada estima e consideração.

a) Evandro Cavalcânti Lins e Silva  
Chefe do Gabinete Civil

- C Ó P I A -

ARMAS DA REPÚBLICA  
ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

Nº 9

Excelentíssimo Senhor Presidente do Senado Federal

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que no uso da atribuição que me conferem os artigos 70, § 1º, e 87, da Constituição, resolvi vetar, parcialmente, o Projeto de Lei na Câmara nº 3 799-B/62 (nº Senado 2/63), que estabelece medidas de amparo à Indústria de Transporte Aéreo e dá outras providências.

Incide o veto sobre as expressões, abaixo relacionadas, que julgo contrárias aos interesses nacionais, conforme se verá das razões a seguir expostas.

No art. 1º - "pelo prazo de 5 anos, a partir de 1º de janeiro de 1962, e"

RAZÃO DO VETO

Não há conveniência em assegurar, por prazo tão longo, a vigência de uma subvenção cuja tendência deve ser para desaparecer à medida que for corrigida a estrutura do serviço e obtido melhor aproveitamento das linhas e do material.

No art. 7º - "tanto quanto possível"

RAZÃO DO VETO

O Plano de Integração Nacional deve eliminar, de forma peremptória a concepção entre linhas reconhecidamente deficitárias, que são as únicas a que se refere o mesmo plano.

No art. 27 - "assim discriminados" bem como sobre as tabelas:

"1 - Exercício de 1962: e respectivas alíneas a, b, c, d e e

2 - Exercício de 1963: e suas alíneas a, b, c, d e e".

RAZÃO DO VETO

Quanto à subvenção de 1962, já foi ela paga segundo critérios propostos pelo Ministro da Aeronáutica e não há motivo para incorporá-la à nova lei.

No que se refere ao exercício de 1963, a discriminação entra em choque com as normas dos artigos 4º e 10 que conferem ao Ministro da Aeronáutica a faculdade de fixar a contribuição, de acordo com

as necessidades reais.

São estas as razões que me levaram a vetar, parcialmente, o projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, em 5 de fevereiro de 1 963.

a) - JOÃO GOULART

*Facilita as partes  
pelos artigos  
de manufatura  
5-2-63*

**ESTABELECE MEDIDAS DE AMPARO À INDÚSTRIA DE TRANSPORTE AÉREO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS:**

O Congresso Nacional decreta:

**CAPÍTULO I**

*Das subvenções e contribuições*

Art. 1º. A União concederá, pelo prazo de cinco anos, a partir de 1º de janeiro de 1962, e nos termos e condições desta lei, os seguintes auxílios diretos às empresas nacionais concessionárias de linhas aéreas regulares:

- subvenção quilométrica às linhas que constituem o "Plano de Integração Nacional";
- subvenção quilométrica às linhas aéreas internacionais;
- contribuição financeira para reequipamento.

Parágrafo único. Igualmente será concedida, a partir do exercício de 1963, uma subvenção anual às empresas de taxis aéreos, devidamente registradas.

**CAPÍTULO II**

*Do "Plano de Integração Nacional"*

Art. 2º. Fica o Ministério da Aeronáutica autorizado a elaborar e rever quando necessário um "Plano de Integração Nacional", constituído de linhas aéreas domésticas comprovadamente deficitárias ou antieconômicas, de alto interesse nacional, a juízo do Poder Executivo.

Parágrafo Único. Serão incluídas, igualmente, no "Plano de Integração Nacional", as linhas que formam a rede aérea Amazônica.

Art. 3º. Na elaboração do "Plano de Integração Nacional", o Ministério da Aeronáutica considerará, primordialmente, os seguintes fatores:

- o interesse público da ligação;
- a manifesta inconveniência da execução do serviço com outro tipo de equipamento superior ou a impraticabilidade da operação com este último;
- a substituição do equipamento em decorrência do aumento da densidade de tráfego e da melhoria gradativa da infra-estrutura;
- o estabelecimento de tarifas adequadas às condições econômicas da região.

Art. 4º. A subvenção quilométrica destinada às linhas do "Plano de Integração Nacional" será fixada anualmente pelo Ministério da Aeronáutica, tendo em vista os seguintes fatores:

- custos operacionais;
- aproveitamento percentual em passageiros compatível com a realidade econômica da região servida.

Parágrafo Único. Ressalvada a hipótese de força maior a efetiva realização de todas as escalas estipuladas é condição para recebimento da subvenção de cada linha.

Art. 5º. Para o exercício de 1962 prevalecerão o sistema de rede aérea e as subvenções estatuidas, em caráter provisório, pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 6º. Para a execução do "Plano de Integração Nacional", o Ministério da Aeronáutica poderá dividir o território nacional em regiões, a fim de estabelecer centros de irradiação das linhas, bem como adaptar o "Plano" às condições decorrentes de melhoria da infraestrutura.

Art. 7º. O Ministério da Aeronáutica promoverá a distribuição das linhas do "Plano de Integração Nacional" atendendo, tanto quanto possível à necessidade de evitar a competição entre linhas operadas com equipamento idêntico, ou não, e mais ao seguinte:

- disponibilidade imediata do equipamento adequado;
- condição de concessionária atual na região.

Parágrafo Único. Quando a linha operada tiver mais de uma concessionária, o Ministério da Aeronáutica promoverá a conciliação entre as operadoras de modo a eliminar a competição, fixando critério de proporcionalidade, se não houver acôrdo entre elas.

Art. 8º. O Ministério da Aeronáutica promoverá a melhoria dos campos de pouso que constituem a rede do "Plano de Integração Nacional", de modo a fazer substituir, progressivamente, o equipamento utilizado, por outro que assegure à exploração melhor rentabilidade econômica.

Parágrafo Único. A medida que essas aeronaves forem sendo liberadas, em razão de sua substituição por equipamento mais econômico, as empresas deverão promover sua alienação.

**CAPÍTULO III**

*Da subvenção às linhas aéreas internacionais*

Art. 9º. Permanece, com efeito a partir de 1º de janeiro de 1962, o regime de subvenção para as linhas aéreas internacionais exploradas por empresas brasileiras.

Art. 10. A subvenção será fixada anualmente, por ato do Ministro da Aeronáutica, para o quilômetro voado entre os pontos inicial e terminal das linhas, tendo em vista nessa fixação os seguintes fatores:

- grau de interesse público do serviço;
- tipo de aeronave;
- rentabilidade da linha;
- número de frequências.

Parágrafo Único. A subvenção fixada na forma deste artigo poderá ser elevada do seu valor básico, a juízo do Ministério da Aeronáutica, se em face das condições de exploração da linha, considerada a competição de linhas estrangeiras e outros

fatores de interesse nacional, se tornar necessário maior auxílio para assegurar a execução do serviço.

Art. 11. Para o exercício de 1962, a subvenção quilométrica será aquela que foi arbitrada pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 12. As empresas abrangidas pelo presente capítulo recolherão uma taxa de 2% (dois por cento) sobre o montante de cada pagamento de subvenção efetuado, a qual destinar-se-á ao custeio da fiscalização das linhas aéreas internacionais subvencionadas, inclusive remuneração de técnicos e peritos contratados pela Diretoria de Aeronáutica Civil para controle dos serviços, apuração dos resultados econômicos e financeiros, bem como os índices de exploração das linhas e respectivas custos de operação.

#### CAPÍTULO IV

##### *Da contribuição financeira para reequipamento e auxílio especial de emergência*

Art. 13. O Governo da União prestará contribuição financeira para reequipamento das empresas nacionais de transporte aéreo, concessionárias de linhas regulares.

Parágrafo único. Ressalvada a situação do equipamento já em tráfego ou com financiamento registrado na SUMOC, somente poderão gozar dos favores desta lei os contratos e compromissos de reequipamento cujo plano vier a ser previamente aprovado pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 14. Nos anos de 1962 e 1963 a contribuição financeira a que se refere o artigo anterior será de Cr\$ 3.200.000.000,00 (três bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) em cada ano, rateada entre as empresas, na proporção da tonelagem-quilômetro oferecida no ano anterior, nas linhas domésticas.

§ 1º. Para os três exercícios subsequentes a proposta orçamentária do Ministério da Aeronáutica consignará a dotação necessária para atender ao disposto no artigo anterior.

§ 2º. Para efeito do rateio, tomar-se-á como base a capacidade comercial da aeronave (payload) definida para cada tipo pela Diretoria de Aeronáutica Civil e a quilometragem das linhas domésticas regulares de cada empresa por ela efetivamente voada no ano anterior na conformidade dos horários aprovados.

Art. 15. É concedido um reajustamento de Cr\$ 1.322.500.000,00 (um bilhão, trezentos e vinte e dois milhões e quinhentos mil cruzeiros) na importância da contribuição financeira, relativa ao ano de 1961, prevista nas leis números 3.039 de 20 de dezembro de 1956, e 3.928, de 27 de julho de 1961, para reequipamento das empresas nacionais que operam linhas domésticas.

Art. 16. As aeronaves adquiridas total ou parcialmente, com a contribuição financeira ou cujo contrato esteja enquadrado nos favores de reequipamento, ficarão sujeitos à hipoteca legal inscrita "ex officio" em favor da União e só poderão ser alienadas, arrendadas, cedidas ou transferidas, mediante autorização prévia do Ministério da Aeronáutica.

Art. 17. As obrigações e favores previstos nesta lei estendem-se igualmente aos sucessores ou adquirentes dos direitos das empresas beneficia-

das, bem como ao acervo destas, inclusive em caso de insolvência legalmente declarada.

Art. 18. Fica autorizada a concessão para os anos 1962 e 1963 de um auxílio especial de emergência às empresas nacionais de transporte aéreo, concessionárias de linhas regulares, destinado à cobertura dos sucessivos aumentos de custos operacionais não absorvíveis pelas tarifas aéreas e ainda não atendidas por outras medidas de amparo governamental.

§ 1º. O auxílio especial de emergência é fixado em Cr\$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de cruzeiros) em 1962 e em Cr\$ 6.000.000.000,00 (seis bilhões de cruzeiros) para o corrente exercício.

§ 2º. O critério de rateio do auxílio especial de emergência será estipulado pelo Ministério da Aeronáutica, prevalecendo em relação a 1962, o já adotado pelo mesmo Ministério.

Art. 19. Para os exercícios de 1964, 1965 e 1966, a proposta orçamentária do Ministério da Aeronáutica consignará a dotação julgada necessária para atender aos fins do artigo anterior.

#### CAPÍTULO V

##### *Da subvenção às empresas de taxis aéreos*

Art. 20. As empresas de taxis aéreos, devidamente registradas, será concedida, anualmente, uma subvenção global, rateada entre elas consoante critério estabelecido pelo Ministério da Aeronáutica.

§ 1º. Para o ano de 1963, o montante dessa subvenção é fixado em Cr\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de cruzeiros).

§ 2º. Nos três exercícios subsequentes a proposta orçamentária do Ministério da Aeronáutica consignará a dotação julgada necessária para os fins previstos neste artigo.

§ 3º. As empresas beneficiadas deverão fazer prova de quitação com a Previdência Social, antes do recebimento da subvenção.

#### CAPÍTULO VI

##### *Das disposições gerais e transitórias*

Art. 21. Uma só empresa não poderá receber, em cada ano, mais de 50% (cinquenta por cento) da contribuição financeira rateada, nem do total da dotação destinada ao Plano de Integração Nacional.

§ 1º. A limitação estabelecida neste artigo será extensiva aos consórcios de empresas e à pessoa ou grupo de pessoas, físicas ou jurídicas, detentora do controle do capital de mais de uma empresa.

§ 2º. O Ministério da Aeronáutica fiscalizará a exata observância do disposto neste artigo, procedendo às verificações e correções que julgar necessárias.

Art. 22. Anualmente o Ministério da Aeronáutica, através da Diretoria de Aeronáutica Civil procederá à tomada de contas das empresas para comprovação da exata aplicação das subvenções, auxílios e contribuições recebidas em virtude desta lei.

Art. 23. Nenhum pagamento, a título de subvenção para as linhas do Plano de Integração Nacional, ou para linhas internacionais poderá ser efetuado sem a prévia quitação da empresa beneficiada com a Previdência Social.

Art. 24. As importâncias pagas por força da presente lei às empresas que executam linhas aéreas regulares, não serão computadas para efeito do imposto de renda.

Art. 25. O Orçamento da União consignará, anualmente, por proposta do Ministério da Aeronáutica, as dotações necessárias ao cumprimento da presente lei.

Art. 26. As empresas beneficiadas pelos favores desta lei se obrigam a atender, com 50% (cinquenta por cento) de desconto, uma vez em cada sessão legislativa, às requisições de uma passagem de ida e volta ao Es-

tado que representa o Congressista, feita pelo secretário da Casa a que pertence, para cada dependente seu, sem prejuízo dos atuais descontos já em vigor.

Art. 27. Para cumprimento do que estabelece a presente lei fica o Poder Executivo autorizado a abrir os créditos especiais de Cr\$ 11.928.000.000,00 (onze bilhões, novecentos e vinte e oito milhões de cruzeiros) relativo ao ano de 1962 e de Cr\$ 12.806.000.000,00 (doze bilhões, oitocentos e seis milhões de cruzeiros) correspondente ao ano de 1963, assim discriminados:

	Cr\$
1— Exercício de 1962:	
a) Subvenção do Plano de Integração Nacional (hum bilhão, novecentos e seis milhões de cruzeiros) .....	1.906.000.000,00
b) Subvenção das linhas internacionais (hum bilhão, quinhentos milhões de cruzeiros) .....	1.500.000.000,00
c) Contribuição financeira de reequipamento (três bilhões, duzentos milhões de cruzeiros) .....	3.200.000.000,00
d) Auxílio especial de emergência (quatro bilhões de cruzeiros) . . . . .	4.000.000.000,00
e) Reajustamento da contribuição financeira de reequipamento em 1961 (hum bilhão, trezentos e vinte e dois milhões de cruzeiros) .....	1.322.000.000,00
SOMA . . . . .	11.928.000.000,00

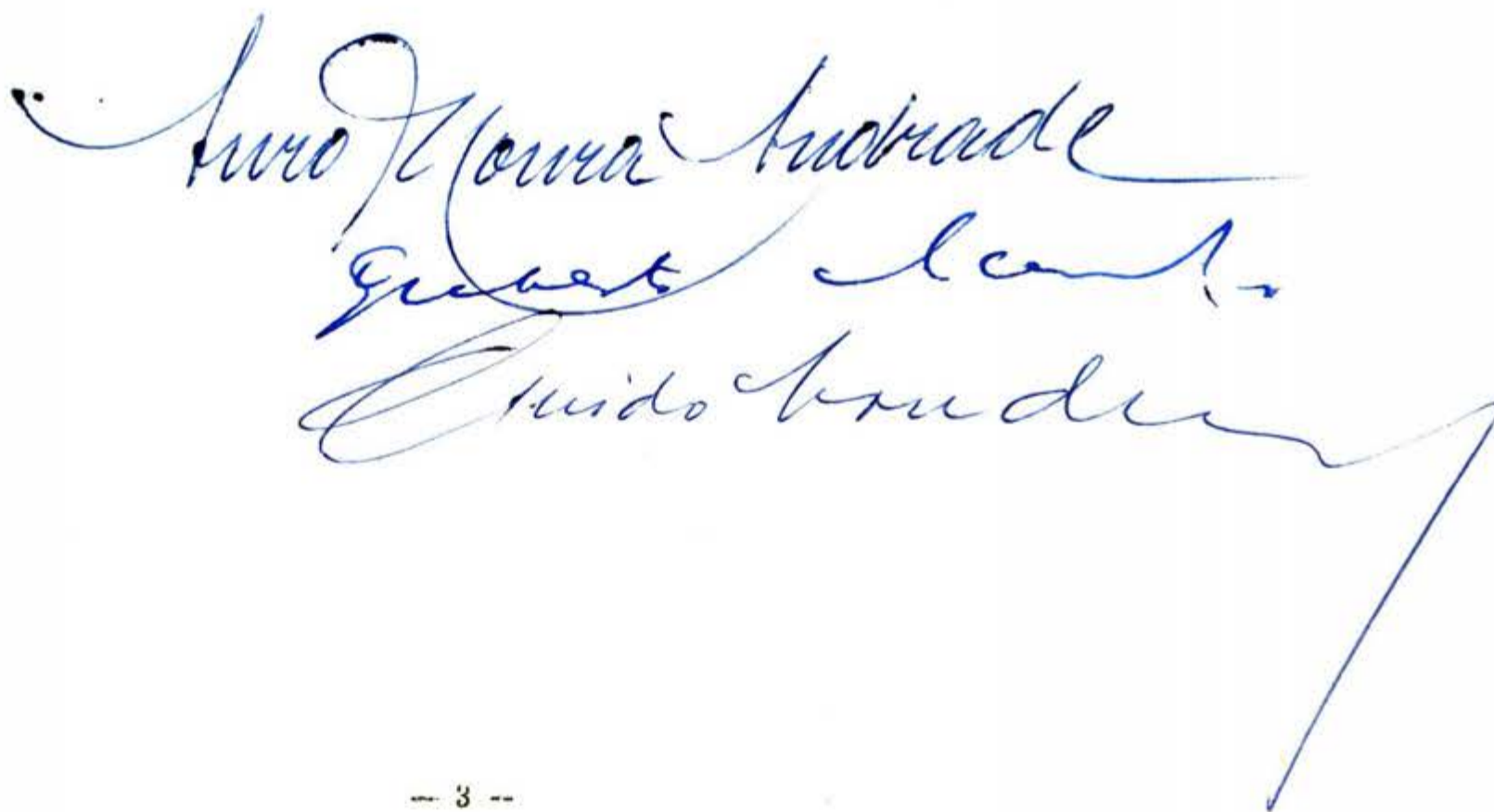
	Cr\$
2 — Exercício de 1963:	
a) Subvenção do "Plano de Integração Nacional" (hum bilhão, novecentos e seis milhões de cruzeiros) ....	1.906.000.000,00
b) Subvenção das linhas internacionais (hum bilhão quinhentos milhões de cruzeiros) .....	1.500.000.000,00
c) Contribuição financeira de reequipamento, três bilhões, duzentos milhões de cruzeiros) .....	3.200.000.000,00
d) Auxílio especial de emergência (seis bilhões de cruzeiros) . . . . .	6.000.000.000,00
e) Subvenção às empresas de taxis aéreos (duzentos milhões de cruzeiros) .....	200.000.000,00
SOMA . . . . .	12.806.000.000,00

Art. 28. O Poder Executivo, por proposta do Ministério da Aeronáutica, baixará, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação des-

ta lei, os regulamentos que se fizerem necessários à sua execução.

Art. 29. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

SENADO FEDERAL, EM 25 DE JANEIRO DE 1963


  
 Auro de Lencastre

Proj. de Lei nº 3 799-B/62, na C.D.

" " " " 2/63, no S.F.

LOTE: 41 CAIXA: 154  
PL Nº 3799 de 1962  
120

OBSERVAÇÕES

Lined area for handwritten observations, consisting of multiple horizontal lines.

DOCUMENTOS ANEXADOS: .....

Lined area for listing attached documents, consisting of multiple horizontal lines.