

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

REQUERIMENTO Nº DE 2003 (Do Sr. Dep. Aroldo Cedraz)

Requer sejam CONVIDADOS o Ilmo. Sr. Luiz Rodolfo Landim, Presidente da Petrobrás Distribuidora, o Ilmo. Sr. Aldo Castelli, Presidente da Shell do Brasil e o Ilmo. Sr. Sebastião do Rego Bastos, Diretor-Geral da Agência Nacional do Petróleo, para tratarem do estabelecimento de um limite máximo para os preços de venda de gasolina de aviação aos consumidores finais.

Senhor Presidente,

Requeiro de Vossa Excelência, nos termos regimentais, que sejam CONVIDADOS o Ilmo. Sr. Luiz Rodolfo Landim, Presidente da Petrobrás Distribuidora, o Ilmo. Sr. Aldo Castelli, Presidente da Shell do Brasil e o Ilmo. Sr. Sebastião do Rego Bastos, Diretor-Geral da Agência Nacional do Petróleo, para tratarem do estabelecimento de um limite máximo para os preços de venda de gasolina de aviação aos consumidores finais.

JUSTIFICATIVA

Há cerca de dez anos, apresentei nesta Casa um projeto de lei visando a estabelecer um preço mais justo para a venda de gasolina de aviação aos consumidores finais, dada a inexplicável diferença que havia, então, entre os preços de venda desses dois combustíveis, haja vista que o preço cobrado pela gasolina automotiva embutia um sobrevalor suficiente para subsidiar todos os demais derivados de petróleo, além do álcool automotivo, não havendo, portanto, justificativa para que a gasolina de aviação se mantivesse duas ou até três vezes mais cara que a gasolina automotiva.

Fizemos nesta Comissão, audiências públicas que demonstraram claramente, a inexistência de explicações técnicas, comerciais ou políticas para tanto. O projeto foi aprovado por unanimidade em todas as instâncias desta Casa e do Senado e depois, à revelia do acordo com o Governo de então, foi vetado pelo Presidente. Mesmo assim, o acordo firmado foi mantido nos últimos dez anos, o que permitiu à aviação de pequeno porte, voltar a prestar os seus relevantes serviços ao país.

Passada uma década, essa inexplicável diferença vem sendo retomada. Os valores cobrados continuam sendo altos, a despeito dos enormes ganhos de produtividade da Petrobrás –

única produtora de gasolina de aviação no país, do expressivo aumento da participação da produção nacional de petróleo no suprimento de nossas necessidades de consumo, da liberação dos preços, do aumento da concorrência no mercado interno de combustíveis e da virtual estagnação, durante todo esse tempo, no consumo nacional de gasolina de aviação – que se manteve entre três mil e cinco mil metros cúbicos mensais.

Ainda digno de nota a esse respeito, é o fato de que, apesar de a gasolina de aviação ser um produto de maior octanagem e portanto, de maior nobreza em relação à gasolina automotiva, nem por isso a relação existente entre os custos de produção de ambos os combustíveis se aproxima do percentual hoje praticado pelo mercado. Muito antes, o acréscimo de custo de produção da gasolina de aviação em relação à automotiva situava-se entre vinte e trinta por cento. Daí a impossibilidade de se justificar a manutenção de tamanha disparidade entre os preços de venda desses combustíveis.

Ressalte-se por oportuno que, longe de representar um item supérfluo ou destinado apenas ao consumo das classes de maior poder aquisitivo, a gasolina de aviação geralmente é utilizada na prestação de relevantes serviços, tais como: o combate a pragas na agricultura, o traslado de pacientes em estado grave e em regiões distantes ou de difícil acesso, o transporte de passageiros e de cargas em situações de calamidade e em países de dimensões continentais, etc. Vale salientar que nos EUA, Canadá ou ainda, no continente europeu, a aviação de pequeno porte é e continuará sendo de fundamental importância para os seus sistemas de logística e de apoio. Portanto, esta medida visa também, a facilitar a descentralização do desenvolvimento em nosso país, ao viabilizar várias atividades comerciais nas regiões mais distantes.

Apenas isso já seria motivo suficiente para justificar a aprovação de nossa proposta por esta Casa. Entretanto, cuidamos ainda de criar um mecanismo para, caso necessário, subsidiar a manutenção dos preços de venda da gasolina de aviação aos consumidores finais, permitindo a expansão, em todo o Brasil, dos usos da aviação de pequena escala que, a despeito de seu pequeno porte, muitos e importantes serviços pode prestar ao país, de maneira bem mais econômica do que as grandes companhias de aviação.

Sala das Comissões, 16 de abril de 2003.

AROLDO CEDRAZ
Deputado Federal