



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

Versão para registro histórico

Não passível de alteração

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE			
EVENTO: Audiência Pública	REUNIÃO Nº: 0659/14	DATA: 21/05/2014	
LOCAL: Plenário 9 das Comissões	INÍCIO: 11h38min	TÉRMINO: 14h25min	PÁGINAS: 59

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Ministro-Chefe da Secretaria de Aviação Civil.
MARCELO PACHECO DOS GUARANYS - Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.

SUMÁRIO

Esclarecimento sobre a problemática enfrentada nas obras dos aeroportos, o remanejamento dos voos para o período da Copa e o cronograma atualizado das obras em andamento.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.
Houve intervenção fora do microfone. Inaudível.
Há oradores não identificados em breves intervenções.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Hugo Motta) - Sob a proteção de Deus e em nome do povo brasileiro declaro abertos os trabalhos desta audiência pública destinada a prestar esclarecimentos sobre a problemática enfrentada nas obras dos aeroportos, o remanejamento dos voos para o período da Copa e o cronograma atualizado das obras em andamento, objeto do Requerimento nº 644, de 2014, de autoria do Deputado Fernando Francischini.

O convidado, Sr. Ministro Wellington Moreira Franco, já se encontra à mesa conosco. Gostaria de convidar também o Presidente da ANAC — Agência Nacional de Aviação Civil, Dr. Marcelo Pacheco dos Guarany's, para compor a Mesa e ficar ao lado do Ministro Moreira Franco.

Gostaria, Ministro, de agradecer, em nome de todos os membros, a presença a V.Exa., que comparece a esta reunião a fim de prestar os esclarecimentos necessários.

Nós faremos alguns esclarecimentos sobre o funcionamento da reunião. Antes de iniciar as exposições, gostaria de propor a este colegiado os procedimentos a serem adotados na audiência pública, de forma a assegurar o bom andamento dos trabalhos.

O Ministro poderá falar até 30 minutos, prorrogáveis por mais 15, só podendo ser aparteado durante a prorrogação. Nós faremos, a pedido do convidado, digamos, uma divisão do tempo de explanação. O Ministro Moreira Franco falará, em média, 20 minutos, o Presidente da ANAC também falará, em média, 20 minutos, e ambos farão as suas explanações.

Encerradas as exposições, falará o Deputado autor do requerimento pelo prazo de 5 minutos. Em seguida, falarão os Líderes inscritos pelo prazo de 5 minutos sem apartes. Após os Líderes, falarão inicialmente, mediante inscrição, por 3 minutos, os Deputados membros da Comissão e, posteriormente, os não membros. O Ministro terá igual tempo para responder a cada interpelação, facultadas a réplica e a tréplica no prazo de 3 minutos.

Então, eu passarei a palavra para o Ministro Moreira Franco e, em seguida, para o Dr. Marcelo, Presidente da ANAC, para que eles possam fazer as explanações.

Com a palavra o Sr. Ministro Moreira Franco.



O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Prezado Deputado Hugo Motta, Presidente da Comissão, Srs. Deputados, eu agradeço muito o privilégio de voltar aqui a esta Casa para conversar com os senhores sobre o grande desafio que estamos enfrentando, que é o de dotar o nosso País de uma infraestrutura aeroportuária que, tanto do ponto de vista tecnológico quanto do ponto de vista físico e operacional, esteja compatível com os padrões do século XXI, e que nós possamos dar aos passageiros brasileiros, nos nossos aeroportos, um tratamento de cliente para que possam transitar, informar-se, viver e atender as suas necessidades da maneira mais adequada.

O objetivo, a meta, da política da aviação civil que está em execução no Brasil é esta: modernizar a nossa infraestrutura aeroportuária, colocando os nossos aeroportos num patamar comparável aos padrões que hoje existem no mundo. Para isso, três estratégias foram definidas e estão em execução.

A primeira delas foi a de trazer para o mundo civil, para o comando civil, a aviação civil no Brasil. Ela foi criada, ainda, no começo do Estado Novo, desenvolveu-se ao longo dessas décadas todas, desde o século passado, sob o comando da Aeronáutica, e conseguiu montar, no Brasil, uma estrutura de aviação diferenciada com relação a outros países da América Latina.

E, sobretudo, muito desse esforço se deve a uma política que, na época, foi desenvolvida, e acho que temos de retomá-la, que é a de pulverização dos aeroclubes pelo País, para que as pessoas, todas elas e onde estejam, tenham a possibilidade de conviver com o avião, com o ambiente da aviação e, sobretudo, melhorar não só a sua capacidade de pilotar, mas a capacidade de tecnicamente conviver com a mecânica do avião. Isso nos faz hoje um País que tem uma mão de obra, tanto de pilotos quanto de mecânicos, qualificada, reconhecida e presente em diversos países do mundo.

Como eu estava dizendo, todo esse capital, há 7 anos, de lá até agora, vem sendo paulatinamente passado para o comando civil. Estamos, nos dias atuais, só com a questão do controle do espaço aéreo ainda comandado por militares, e todas as outras operações já estão comandadas por civis. É claro que isso aí nos coloca desafios. Nós temos que qualificar pessoal, incorporar tecnologia, criar estruturas de governança e de gestão capazes de desempenhar adequadamente, nos padrões atuais, as regras de comando e de organização do setor.



E, dentre essas instituições, esses aparelhos institucionais, está a ANAC, que nós todos precisamos fortalecer, precisamos criar as condições operacionais, de pessoal e técnicas para que ela possa ter uma presença de regulação, de fiscalização e de controle em um território que é muito grande, que é um território continental, e que permanentemente demanda o trabalho dos servidores da ANAC, não só para cuidar da homologação de aeroportos e acompanhar o funcionamento deles, como também para estar presente quanto à relação com as companhias aéreas.

É claro que, cada vez mais, ela tem que estar voltada para garantir ao seu cliente principal, que é o passageiro, que é o cidadão brasileiro que usa o serviço aéreo, a segurança e a garantia de que trabalha, opera, num ambiente tecnicamente seguro e adequado para os serviços aéreos.

A segunda estratégia foi a de trazer para o ambiente do aeroporto brasileiro a nova tecnologia operacional, os novos métodos, os avanços operacionais que os aeroportos no mundo tiveram, e não estou falando da parte física, mas da parte operacional mesmo. Os senhores sabem tão bem quanto eu que o aeroporto, na realidade, funciona em decorrência, hoje e cada vez mais será assim, da convivência entre sistemas tecnológicos. A pessoa, o cidadão, o empregado, cada vez mais, será o controlador de um *software*, porque o nível de avanço da tecnologia no ambiente aéreo é muito veloz. Cada avanço geral tecnológico que vem ocorrendo no mundo imediatamente se faz presente dentro de um aeroporto.

Então, nesse sentido, a Presidenta Dilma decidiu fazer a concessão dos principais e maiores aeroportos do País, e, com isso, não só trazer, para aumentar a capacidade de investimento do País, a participação do capital privado, mas também os melhores operadores do mundo.

Esse programa tem sido bem-sucedido, exitoso, ele outorga... Os recursos que estão sendo obtidos por meio dele são canalizados para o FNAC — Fundo Nacional de Aviação Civil, e, com esses recursos, está sendo financiado todo o Programa de Aviação Regional para que nós possamos garantir condições ao cidadão brasileiro de ter acesso à aviação. O Governo também — e, dentro de muito pouco tempo, estará o Congresso Nacional debruçado sobre isso — vai encaminhar uma proposta de subsídio ao passageiro, ao preço da passagem na aviação regional, com recursos do FNAC, para que nós possamos garantir ao cidadão



brasileiro a possibilidade de fazer a sua opção, a sua escolha entre o modal aéreo ou o modal rodoviário a preços que conversem entre si.

Nesse programa, na primeira etapa, nós já licitamos três aeroportos — o de Brasília, o de Viracopos e o de Guarulhos —, ao mesmo tempo em que se iniciou, no Rio Grande do Norte, a construção de um aeroporto privado totalmente novo, lá em São Gonçalo do Amarante. Com isso, nós vamos ter transitando por esses aeroportos quase 50%, ou um pouco mais de 50%, dos passageiros de voos domésticos e em torno de 80% dos passageiros em viagens internacionais, o que significa que o impacto que esses aeroportos proporcionarão à cultura da gestão aeroportuária vai ser muito grande, porque o ambiente criado entre eles é um ambiente de concorrência, tanto que, dentre os cinco operadores, não há nenhum que tenha mais do que o seu, mais do que um.

Essa foi uma regra estabelecida exatamente para criar um ambiente de concorrência dentro do sistema, e essa concorrência, pela busca da excelência e da qualidade e pela pressão do próprio passageiro, venha a provocar transformações na operação da INFRAERO — Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, para que ela também, a INFRAERO, possa sair do século passado, no seu sistema operacional, e começar a frequentar o sistema de gestão, de governança, que nós já observamos nos grandes aeroportos do mundo.

Ontem, nós inauguramos o terminal de Guarulhos. O terminal de Guarulhos é maior do que os terminais que estavam em operação naquele aeroporto. Para os senhores terem uma ideia, em Guarulhos, 1 ano e meio atrás, nós tínhamos 28 milhões de passageiros circulando pelo aeroporto, e, em 1 ano e meio, hoje esse número passou para 41 milhões de passageiros circulando no aeroporto, o que significa que, conforme me foi dito, ontem, pelo Presidente do consórcio, eles já estão antecipando obras que estavam previstas para daqui a 2 ou 3 anos, a fim de responder à pressão, à demanda, ao crescimento de passageiros que o aeroporto vem apresentando.

Além da obra do terminal, nós tivemos obras de pátio, de pista, e eles já estão pensando em solicitar a construção de uma terceira pista no aeroporto de Guarulhos.

Há 1 mês e meio, inauguramos o Píer Sul do aeroporto de Brasília, que quase duplica a capacidade operacional do aeroporto, e, ao longo deste mês e começo do



próximo mês, vamos inaugurar o Píer Norte do aeroporto de Brasília. Esses dois píeres são para voos domésticos, ou seja, nós temos um aeroporto totalmente novo, com padrão internacional em Guarulhos, São Paulo, para voo internacional, e temos, em Brasília, um aeroporto novo que se mobiliza para as práticas modernas, as práticas de gestão e de operação atuais, voltado para o voo doméstico.

Ao longo do mês que vem, porque, no dia 31 de maio, começa o pré-teste da operação no Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte, e 10 dias depois, lá pelo dia 6 ou 10 do mês que vem, nós vamos inaugurar, já em funcionamento, o aeroporto de São Gonçalo do Amarante.

A recomendação que a SAC — Serviço de Atendimento ao Cliente tem dado às companhias aéreas é que essa transferência de terminal se faça não com o compromisso com qualquer evento, com qualquer urgência de entrega, mas respeitando a complexidade de transferência de um terminal para o outro, porque não são pessoas, mesas e máquinas que estão sendo transferidas. Você está transferindo sistemas. Então, a transferência de sistemas não é uma operação trivial, é uma operação mais complexa. Portanto, você tem que fazer isso com muita serenidade, com muita calma, com muito teste, para que o passageiro não seja prejudicado.

E, num prazo em que as companhias entendam como necessário para que essa transferência se faça, assim se fez em Brasília, se está fazendo em Guarulhos e se fará no Aeroporto de São Gonçalo do Amarante.

O Aeroporto de Viracopos, outro que foi concessionado, estava de acordo com o contrato, tinha um cronograma, e cada contrato de concessão tem um cronograma de obras, com etapas e resultados físicos previamente acertados, mas não conseguiu cumprir plenamente o cronograma.

A ANAC, que é a responsável pela aplicação, pela execução do contrato de concessão, já fez e está concluindo, creio eu, as investigações, as medições necessárias, para tomar as medidas contratuais adequadas decorrentes desse atraso, mas a expectativa é de que ainda, ao longo do semestre que entra, nós possamos ter em operação, em funcionamento, o Aeroporto de Viracopos.

Em relação aos Aeroportos de Confins e do Galeão, nós já assinamos o contrato, as concessionárias já estão lá. A primeira etapa de transferência já foi cumprida: o aeroporto operando sob o comando da INFRAERO, depois haverá uma



operação conjunta e, em agosto, o aeroporto, tanto um quanto o outro, passa a ser completamente operado pela concessionária, mas, tanto uma quanto a outra, tanto a do Galeão quanto a de Confins já estão lá.

Nós temos, no Galeão, a operadora Changi, que é considerada a melhor operadora do mundo, e no Aeroporto de Confins, a operadora dos aeroportos de Munique e de Amsterdã, que é considerada a melhor da Europa. Então, nós temos bons operadores. Munique e Zurique — corrija-me aqui o Presidente da ANAC —, que é considerada a melhor operadora da Europa. Com isso, eu tenho certeza de que nós vamos estar preparados para fazer uma mudança cultural, uma mudança de qualidade de gestão em nossos aeroportos.

Além disso, a INFRAERO vem fazendo obras em praticamente todos os aeroportos de capitais, em especial nos aeroportos que sediarão a Copa do Mundo, nas cidades onde teremos jogos da Copa do Mundo.

As obras desses aeroportos estão sendo executadas diretamente sob a articulação e a responsabilidade da INFRAERO, que licita, acompanha, mede, paga e faz a execução desses contratos com cada uma das empresas ou dos consórcios.

O maior problema que tivemos foi em Fortaleza, onde o consórcio não teve condições de cumprir as cláusulas contratuais de maneira definitiva. A alternativa que encontramos, em Fortaleza, para atender à demanda da Copa, foi a de montar naquela cidade um terminal novo, provisório.

Esse terminal já foi usado nos Jogos Olímpicos de Londres, na Copa da África do Sul, aqui mesmo em Sauipe, quando a FIFA fez o sorteio das chaves, é um terminal que atende adequadamente às necessidades e será desmontado depois da reunião dos BRICS — Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, que será também realizada em Fortaleza, imediatamente após a Copa.

Os outros aeroportos — e alguns têm um número que eu considero excessivo — têm apresentado atraso no cumprimento desses contratos. A recomendação que a SAC e eu temos dado à INFRAERO é que nós precisamos começar, no País, a fazer com que os contratos sejam cumpridos.

Esse ambiente de leniência, esse ambiente de entendimento fácil do não cumprimento dos contratos é um ambiente extremamente nocivo aos interesses do País. Ele gera um ambiente de instabilidade e um aumento do custo das coisas que são realizadas no Brasil.



As pessoas, nem o contratante nem o contratado, são obrigadas a assinar o contrato. Elas leem o contrato antes e, conseqüentemente, sabem das cláusulas que o contrato contém. Então, é fundamental que o prestador de serviços e o contratante se municiem da vontade e da determinação de os contratos serem cumpridos. A expectativa que eu tenho é de que nós possamos ver conseqüências palpáveis pelo não cumprimento desses contratos.

Além disso, dentro desse mesmo ambiente, eu solicitei à ANAC, que é a agência reguladora — e conseqüentemente, além das companhias aéreas, tem a responsabilidade de acompanhar o funcionamento da operação dos aeroportos concessionados —, que o mesmo tratamento que está sendo dado às concessionárias seja dado à INFRAERO, ou seja, os mesmos critérios de medida de avaliação, de desempenho; o mesmo sistema de cobrança de gestão e de governança; a mesma resposta de reconhecimento quando os prazos e os compromissos contratuais sejam cumpridos; mas também de punição quando não seja válido para o sistema inteiro; e que não haja um tratamento diferenciado entre os operadores privados e a INFRAERO.

O que nós queremos é criar, no País, um ambiente de concorrência, e esse ambiente de concorrência impõe a necessidade de tratamento idêntico, isonômico, a todos aqueles que têm responsabilidades iguais.

Além desse programa de obras — e o meu tempo já está se esgotando —, a terceira estratégia é o Programa de Aviação Regional. Em relação ao Programa de Aviação Regional, nós temos, como eu já disse, recursos do FNAC, que vêm das tarifas e das outorgas pagas nas concessões. Esses recursos financiarão as obras físicas nos aeroportos regionais e também o subsídio para que nós possamos garantir concorrência também nos aeroportos regionais.

Nós temos 270 aeroportos. Em meados do ano passado, depois de aprovada a medida provisória no Congresso, a SAC assinou contrato com o Banco do Brasil, e o Banco do Brasil fez uma licitação para a contratação de projetistas. Nós dividimos, na SAC, o País em seis áreas ou em quatro regiões, e duas áreas: uma área de aeroportos novos e a outra área de aeroportos só da INFRAERO.

A escolha desses 270 aeroportos, que é a primeira etapa, deu-se em função de critérios de desenvolvimento regional, de demanda regional, que está muito ligado ao ambiente de crescimento e transformação econômica, e de solicitações



das empresas de melhorias tecnológicas e físicas dos aeroportos, para garantir segurança nos voos que já temos em operação.

As projetistas já visitaram quase 200 aeroportos, elas mandam quatro cenários para cada um dos aeroportos, e na SAC nós fazemos a opção por um cenário. O cenário diz que tipo de intervenção vai ser feita em cada aeroporto. Já mandamos de volta para as projetistas em torno de 170 aeroportos, elas estão fazendo o projeto que vai sustentar as licitações. Então, a expectativa, pelos cronogramas que elas nos apresentam, é de que no segundo semestre nós tenhamos com mais naturalidade, como uma linha de produção, as licitações desses aeroportos em funcionamento.

Além disso, foi determinado — e com isso eu concluo —, dentro da política que está sendo implementada, a possibilidade de a SAC autorizar a construção de aeroporto privado para a aviação geral. Essa é uma demanda urgente, o País já tem a segunda maior frota do mundo de avião executivo, e nós temos, sobretudo nas áreas mais desenvolvidas e no Centro-Oeste, uma carência imensa de aeroportos para voo executivo. Esses aviões que transportam no máximo seis, oito pessoas disputam *slots*, disputam tempo e espaço com os aviões comerciais, que transportam 100, 120 pessoas, então é fundamental, para que a gente dê tranquilidade ao sistema aéreo comercial, que nós tenhamos aeroportos que sejam capazes de atender à demanda dos voos executivos.

Já autorizamos três aeroportos em São Paulo, já autorizamos aeroportos no Estado do Rio de Janeiro e amanhã mesmo estou indo a Recife para autorizar um aeroporto lá na Região Metropolitana daquela Capital que vai servir à aviação regional.

Há um compromisso da Presidenta também de promover — e já há estudos na Casa Civil nesse sentido — mudanças na legislação, para que, além dos aeroportos executivos, o Governo Federal possa autorizar a construção de aeroportos privados para a aviação comercial. Já tem inclusive um projeto nesse sentido no Estado de São Paulo.

Eu vejo aqui o Deputado Felipe Bornier, creio que já foi Presidente da Comissão e hoje é o Prefeito de Nova Iguaçu. Tanto ele quanto eu — atualmente, mais ele do que eu — temos o maior empenho em ter também lá em Nova Iguaçu um aproveitamento adequado de um aeroporto que já existe lá há muito tempo e



que poderá ajudar muito a desafogar o trânsito e a demanda de voos executivos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Enfim, essa é, em termos bastante gerais, para que eu possa cumprir o meu tempo de 20 minutos, que eu já até esgotei, a política para a aviação civil no Brasil e as conquistas que nós estamos obtendo.

Eu não tenho dúvida de que, como resultado dessa política, ainda ao longo deste ano, nós já estaremos vivendo nos aeroportos brasileiros, não só do ponto de vista físico como do ponto de vista operacional, um novo ambiente, nós já estaremos num novo patamar.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Hugo Motta) - Agradeço a explanação ao Ministro Moreira Franco.

Antes de passar a palavra ao Presidente da ANAC, Dr. Marcelo Guarany, quero saudar aqui a presença do ex-Presidente desta Comissão, Deputado e hoje Prefeito Nelson Bornier, que nos brinda com sua presença, representado aqui pelo Felipe, seu filho, que cumpre também uma importante missão aqui na Comissão de Fiscalização Financeira e Controle.

Nelson, nosso abraço e nosso respeito.

Com a palavra o Dr. Marcelo. Já ia dizer Deputado. A gente estava dizendo que o senhor está vindo tanto aqui que vai virar Deputado, e eu já estou chamando de Deputado. Então, o senhor tem a palavra.

(Não identificado) - Mas vai ser de Brasília. O senhor não vai competir com a gente.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANY - Obrigado, Sr. Presidente. Primeiro quero deixar claro que eu não sou candidato, então, não disputo com ninguém. Não tem problema. Agradeço o convite ao Ministro Moreira Franco, para mais uma vez poder participar da reunião desta Comissão.

A cópia da apresentação pode deixar aqui. Ela é bem grande. Não vou passar todos, vou passar rápido, mas são 75 eslaides. Talvez seja difícil imprimir. Por isso, a gente não conseguiu trazê-la impressa, mas a gente deixa aqui para vocês. Isso é um monitoramento da gente.

(Segue-se exibição de imagens.)



Quero primeiro dar algumas informações de como a gente estruturou: planejamento; acompanhamento; monitoramento — como vamos monitorar isso, a nossa fiscalização; e as penalidades previstas nesse período da Copa.

O Ministro Moreira Franco falou muito sobre a infraestrutura, sobre o que foi desenvolvido para a Copa e sobre o que nós estamos trabalhando como órgão regulador a partir do que temos de infraestrutura. Nós pegamos a infraestrutura e planejamos a sua utilização para esse período, ou seja, que voos vão ser alocados nessa infraestrutura. E, a partir daí, temos que acompanhar e fiscalizar a execução desse planejamento.

Tenho dito que a chave do sucesso para a Copa é a fiel execução do planejado, do que nós fizemos. Com isso garantimos que, dada à infraestrutura disponível, teremos um número de voos, tanto para aviação comercial, quanto para aviação geral, adequado dentro da infraestrutura e que haverá espaço para todos de forma coordenada.

Começando pelo planejamento, trabalhamos com a capacidade dos aeroportos, que é dado por pista, pátio e terminal; a capacidade de controle de tráfego aéreo, que nos é passado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo— DECEA; e os pedidos de voos das empresas.

As empresas aéreas, conforme o art. 48 da Lei da ANAC, são livres para determinar seus voos, desde que o aeroporto tenha capacidade técnica para receber aquele voo e que a empresa tenha capacidade para executá-lo. Isso significa que um A-380, por exemplo, não pode pousar em Santos Dumont. Por ser uma pista mais curta, ele não consegue performar naquela pista. Mas tendo capacidade técnica e tendo capacidade naquele aeroporto, o voo é aprovado rapidamente.

Durante a Copa do Mundo, nós estamos coordenando uma série de aeroportos. São todos aeroportos da cidade sede e de aeroportos a 200 quilômetros das cidades sedes, justamente para mapear toda a infraestrutura disponível para aqueles dias.

Essa apresentação a gente já fez em alguns momentos, senhores. Estou repassando só para dar o contexto de nosso planejamento. Então, das cidades sedes, temos 16 aeroportos e mais um conjunto de 8 aeroportos que estão ao redor e que permitem que tenhamos pátios alternativos e capacidade alternativa também para os aeroportos já determinados dentro da cidade.



Estamos coordenando de acordo com as fases da Copa. Primeiro, alguns aeroportos são coordenados durante todo o período da Copa do Mundo e uma semana antes e duas semanas depois. Então, Belo Horizonte, Brasília, Rio e São Paulo são os que serão coordenados por mais de um mês; Cuiabá, Curitiba, Manaus e Natal, de 6 de junho a 3 de julho; Fortaleza, Porto Alegre, Recife e Salvador, de 6 de junho a 11 de julho.

Para facilitar a organização e o pedido de voos pelas empresas aéreas, nós fizemos um calendário baseado no sorteio da Copa. Foi só a partir do sorteio da Copa que as empresas souberam qual seria a demanda, onde o Chile vai jogar, onde a Inglaterra vai jogar, onde países com boa demanda de voos estariam jogando.

Então, para evitar uma corrida pelos *slots*, uma corrida pelos espaços dos aeroportos antes do dia 6 de dezembro, que foi quando houve o sorteio, nós congelamos os pedidos de voo até o dia 6 e pedimos que todos pedissem a partir daí. Fizemos um calendário, e todos nos pediram a partir da data da Copa. Então, eles puderam nos pedir, a partir de 16 de dezembro a 20 de dezembro, todos os *slots* em que eles gostariam de operar seus voos, já sabendo o resultado do sorteio da Copa do Mundo.

O processo foi feito: a gente respondeu a eles quais são os *slots*; eles nos pediram ajustes; nós respondemos quais eram os *slots* que eles obtiveram. A partir daí, eles começaram a pedir os *slots* e o seguinte: um horário em Congonhas; um horário em Porto Alegre; um horário em Cuiabá; um horário em Manaus; todos os horários em que eles querem operar naqueles aeroportos. Depois eles nos pedem como eles querem ligar esses pontos, quais são os voos que eles vão fazer. Então, esse é um sistema dinâmico e que continua sendo ajustado até hoje, mas nós já temos grandes informações sobre os voos para a Copa e temos acompanhado todos eles.

Mas esse ajuste pode ser feito até durante a própria Copa. De acordo com a necessidade de demanda de voos, ajuste de voos, voos podem ser alterados durante a execução da Copa. Esperamos uma outra alteração quando passarmos para a fase de oitavas de final e quartas de final e, depois, semifinal e final, dependendo do local para onde os times vão se deslocar.



Vamos passar ao acompanhando de todos os aeroportos coordenados para a Copa.

Vamos ver o que nós já temos de resultado do trabalho que foi feito para a aprovação dos voos. Se compararmos os voos que foram praticados na semana passada e os que passam a ser praticados na Copa do Mundo, nós temos 9.400 voos novos, o que representa 6,8% de aumento da malha aérea do País, todos os voos dentro da capacidade do aeroporto, que é uma preocupação que todos nós temos. Não podemos ter mais voos do que permite a capacidade do aeroporto. Estamos garantindo que isso não acontecerá.

São muitas informações, são muitos voos. A gente tem uma tabela grande com todas as informações dos voos, mas compilamos aqui as cinco rotas mais pedidas. No começo, nós tínhamos como rota muito pedida a Argentina, e, para os voos agora que se implementam na Copa, o que consolidamos é que a rota mais pedida é Santiago/Guarulhos e, logo depois, Montevideu/Guarulhos, Córdoba/Guarulhos, Galeão/Buenos Aires Aeroparque e Guarulhos/Assunção. São muitos voos para a América Latina, nos voos internacionais.

Entre as cidades-sede, o maior deslocamento é entre São Paulo e Rio, Santos Dumont/Guarulhos, Porto Alegre/Guarulhos, Confins/Guarulhos, Recife/Guarulhos e Fortaleza/Guarulhos.

É natural que quase todos os voos mais pedidos partem de Guarulhos, justamente o aeroporto que foi inaugurado ontem, que apresenta uma nova capacidade. Guarulhos é a grande porta de entrada do País. Mais de 70% das pessoas entram por Guarulhos e, por isso, vão ser distribuídas através de Guarulhos no País. Então, os novos voos mais pedidos estão partindo de Guarulhos.

A seguir, a gente tem um mapa de cada aeroporto — esse é o de Brasília —, com dados sobre a capacidade de cada um. São informações muito técnicas; não vou abordar isso. Mas é importante os senhores entenderem que nós, desde que os voos foram aprovados, estamos acompanhando todas as vendas para a Copa. A ANAC, geralmente, acompanha os voos praticados no passado. Então, eu tenho todas as informações de todos os voos vendidos, com todos os preços dos meses que já passaram. Para a Copa do Mundo, o nosso monitoramento consiste em a gente acompanhar o que está vendido para o período da Copa. A gente está fazendo isso desde janeiro, monitorando o que está sendo vendido, quais voos



estão sendo vendidos, como está a taxa de ocupação e como estão os preços, para ter informação, porque, com isso, a gente consegue até sinalizar para as empresas aéreas: aqui já está com muita demanda, é importante ter mais voos aqui, aqui o preço está mais alto. Então, a gente pode verificar se tem mais capacidade e mais voos para serem abertos. Então, essa é a intenção do nosso acompanhamento.

Nesse acompanhamento, para cada aeroporto da Copa, a gente tem esse gráfico. O que significa esse gráfico? A rota azul, lá em cima, é a capacidade do aeroporto; a coluna vermelha é o número de movimentos que a gente tem na capacidade do aeroporto. Ali está a capacidade em quantidade de voos para cada dia. Embaixo, eu tenho a capacidade de passageiros, qual é a capacidade de cada terminal para embarque e desembarque e quanto a gente já tem vendido.

Não está muito claro. Eu vou levantar só para explicar. Aqui é quantos voos cabem no aeroporto por dia e aqui é quantos passageiros cabem naquele terminal. Então essa capacidade aqui me mostra, no embarque e no desembarque, quanto está tendo em cada terminal para a Copa do Mundo. Cada coluna dessa é um dia.

Taxa de ocupação média dos voos por dia de jogo. Por isso que é interessante depois até ter uma cópia dessas, pois vocês conseguem acompanhar.

Aqui nós temos o embarque e desembarque por dia de jogo.

Aqui, é sobre cada jogo: jogo 9 da tabela; jogo 21; jogo 33; jogo 46. Constam todos os jogos que vão ocorrer em Brasília e como está a taxa de ocupação desses dias no aeroporto de Brasília. Isso é consolidado de todos os voos nesses dias, em Brasília.

Por exemplo, o dia em que temos mais voos é o dia antes do jogo 21, salvo engano é o jogo do Brasil e Camarões: 50% de taxa de ocupação dos voos, ou seja, de todos os voos que estão sendo vendidos para Brasília neste momento, temos taxa de ocupação de 50% deles consolidada. Então temos isso para todos os dias de jogos. É provável que, quanto mais perto do jogo, mais essa coluna suba, pois os voos vão sendo vendidos. É isso que a gente acompanha em todos os voos, todos os dias.

Aqui, vai crescendo também quando a gente já souber quem vai jogar nas outras fases.

Esse é Pampulha, com pouca demanda, há poucos voos para lá.



Confins também é a mesma coisa. O voo com maior movimentação para Confins, com 40%, é o jogo 5 da Copa. Há cerca de 45% de ocupação dos voos aprovados.

Esse é o gráfico do Galeão, com cerca de cinquenta e poucos por cento no jogo 31.

Santos Dumont, com 40% no jogo 11.

São Paulo, Congonhas, no jogo 36, que é o jogo com maior movimento, com cerca de 60%.

Guarulhos é o aeroporto em que a gente percebe um número de voos por dia mais próximo da capacidade. Ele é realmente um aeroporto que vai ser de uso muito intenso.

Esse aqui é o nosso acompanhamento de taxa de ocupação. Antes do jogo 36, já há cerca de 50% da taxa de ocupação.

Viracopos tem baixa taxa de ocupação ainda.

Salvador, com 40% antes do jogo 44.

Fortaleza bate em quase 60%. Salvo engano esse também é jogo do Brasil. Deixe-me pegar a minha tabelinha. *(Pausa.)* Não; o jogo 7 é do Uruguai, também com muita movimentação.

A gente está vendo muita movimentação da América Latina, dos voos da América do Sul para a Copa do Mundo.

Recife está no topo também, com 40% no jogo 6.

Porto Alegre está abaixo de 40% em todos os dias.

Manaus, com 50% antes do jogo 8.

Cuiabá, com 40% de máximo de taxa de ocupação.

Curitiba, com 40% também.

Natal, chegando a 60% antes do jogo 14. Natal e Fortaleza são os aeroportos que a gente tem acompanhado desde o começo e que têm tido maior demanda para os jogos específicos.

Isso aqui consolida um pouco o acompanhamento de tarifas que nós estamos fazendo mês a mês. Quando nós estávamos acompanhando, em outubro de 2013, as tarifas de todas as passagens que iriam ser vendidas para as cidades-sede da Copa estavam em cerca de 489 reais; em novembro, passou para 499 reais; em dezembro, 468 reais. E a gente foi percebendo que, a partir da ampliação dos novos



voos, esses preços foram baixando até que em março a tarifa média era de 328 reais para o período da Copa do Mundo. A tarifa aérea média para todo o período é de 371 reais, mas em março a média do valor das passagens vendidas para o período da Copa do Mundo era de 328 reais.

Esse gráfico representa o quanto se paga por quilômetro voado. É só outra forma de mostrar a tarifa.

Esse representa o número de assentos vendidos. A gente tinha, em outubro, pouquíssimos assentos vendidos para o período da Copa do Mundo, cerca de 11 mil assentos vendidos, e, em março, tivemos 426 mil assentos vendidos. Também esperávamos que as empresas aéreas vendessem mais assentos quanto mais próximos chegássemos da Copa.

Vamos passar ao monitoramento feito pela Agência. Durante a Copa do Mundo nós estaremos em operação de 5 de junho a 25 de julho. Teremos reforço em toda a operação de fiscalização de serviços prestados aos passageiros. O que significa isso? Que nós vamos lotar fiscais da Agência em todos os aeroportos que estão sendo monitorados e teremos reforço também na fiscalização de aeronaves e pilotos para que o planejamento seja cumprido, para que os voos que foram alocados para todas essas empresas sejam, de fato, obedecidos, para que não haja falha na execução do planejamento.

São 88 aeroportos envolvidos. Nós teremos 42 aeroportos com fiscais da ANAC presentes, com envolvimento de até mil servidores envolvidos — a ANAC possui cerca de 1.500 servidores —, e teremos quase mil trabalhando na nossa Operação Copa. Estaremos 24 horas trabalhando no Centro de Coordenação e Controle e nos Centros de Gerenciamento da Navegação Aérea, no Rio de Janeiro, onde fica o nosso Centro de Operações para Aviação.

Teremos bases espalhadas em todos esses aeroportos, em aeroportos até que às vezes não tenham relação direta com a Copa do Mundo, como o de Tefé, por exemplo. Tefé é uma alternativa para Manaus. Caso haja um problema meteorológico e Manaus feche, os voos podem ser deslocados para Tefé. Então, teremos fiscais aqui também, para fiscalizar a prestação de assistência ao passageiro, no caso de qualquer fechamento em um aeroporto nessa região.

Falarei agora sobre a nossa fiscalização. Com o que nós nos preocupamos? Com uma utilização muito maior da infraestrutura. Precisamos, de novo, que os voos



sejam utilizados dentro da capacidade de infraestrutura, não queremos que haja desrespeito às regras de utilização de cada aeroporto. Não queremos que as empresas aéreas guardem *slots* embaixo do braço mais do que elas vão usar. Se for usar, peça exatamente os voos que você quer usar; se não for usar, devolva a autorização, porque tem mais gente querendo voar. A aviação geral também precisa utilizar a infraestrutura. E nos preocupamos com o não cumprimento das malhas pelas empresas. O que foi aprovado tem que ser cumprido pela empresa.

Diante disso, nós aprovamos um pacote de medidas que passa a valer a partir da Copa, que são as multas caso não haja cumprimento do horário de *slot* previsto. Se a empresa tem um horário de voo previsto para as 8h da manhã e está deliberadamente praticando ele às 10h da manhã, pode incidir uma multa. Se ela tem um *slot* e não o utiliza, também vai incidir uma multa; se não vai utilizá-lo, devolva-o para a gente alocar para outra pessoa, pois tem mais gente querendo usá-lo. E, se, por acaso, operar sem *slot*, também há uma multa. Essas multas são maiores de acordo com a gravidade da infração. Então, se tem o *slot* e não o utilizou, paga até 21 mil reais; *slot* usado em horário diferente, 42 mil reais; e operação sem *slot* autorizado, até 90 mil reais.

Na aviação comercial, as multas são para as empresas aéreas e para a aviação geral, que também precisa cumprir durante esse período o planejamento. A aviação geral não trabalha geralmente com os *slots*, não precisa pedir um horário especial de voo para operar nos aeroportos usualmente, mas, para a Copa do Mundo, tudo está coordenado e planejado justamente para não haver o que nós percebemos e observamos em outros países, uma grande demanda de aviação geral para determinadas cidades de forma desordenada. Então, aqui, também, estamos trabalhando junto à Aeronáutica, junto ao Controle de Tráfego Aéreo para impedir que haja uma demanda maior do que a capacidade dos aeroportos, mesmo pela aviação geral. Então, para isso, precisamos também que a aviação geral nos peça os *slots*. É algo simples, pode ser solicitado diretamente para o CGNA, pode ser devolvido, pode ser alterado e, se também não o utilizar ou não o utilizar conforme as regras, também pode haver multa.

Ninguém é multado por algo que não é responsável. Então, se há problema meteorológico, ele não vai ser multado; se teve um problema na infraestrutura, algum problema de pista e o aeroporto ficou interditado, também não; e a mesma



coisa se tiver um problema de tráfego aéreo. Problema de manutenção da aeronave também não é multado. Não queremos que ninguém voe sem a manutenção devida. Então, isso tudo será observado pelos nossos fiscais.

Para a aviação geral tem essa multa é para o operador também. Pode ser a empresa de táxi aéreo, a empresa dona da aeronave, ou, se for um piloto que é dono da sua própria aeronave, essa multa vai incidir sobre o próprio piloto.

Como eu disse, há isenções: coisas que estão fora do controle da operação não serão multadas.

E há casos mais graves que nos preocupam. Nós não queremos, em hipótese alguma, que o mau funcionamento do aeroporto cause transtorno para as outras pessoas. Então, por exemplo, se o pátio de Brasília tem uma má utilização pela aviação geral, se 20 aeronaves privadas param no aeroporto de Brasília de forma indevida, nós vamos lá multar, o aeroporto pode retirar as aeronaves. Mas se isso não for suficiente para resolver, se de fato isso estiver causando transtorno ao aeroporto, medidas mais graves podem ser adotadas, como por exemplo a suspensão do piloto que estiver gerando esse distúrbio na infraestrutura. Então, são medidas extremamente graves para serem utilizadas somente em casos específicos, mas que estão também previstas. Isso está sendo anunciado e conversado com a comunidade de aviação em geral.

Essas medidas foram anunciadas há duas semanas e, agora, estamos conversando com a aviação geral para justamente não incorrerem em injustiça alguma, para tentarmos o máximo possível ser precisos nos casos que estiverem gerando distúrbio.

A suspensão do piloto só pode ser feita no caso de piloto nacional. Nós teremos muitos casos de aviação geral internacional também, então, como fazer com que de fato sejam cumpridas as regras na aviação geral internacional, se nós não podemos suspender o piloto? A multa às vezes, também não vai ser suficiente; ele sai do País e não paga a multa. Então, neste caso, como a ANAC dá uma autorização de voo para que a aeronave estrangeira possa operar no País, com o descumprimento das normas de utilização do aeroporto de forma deliberada causando um distúrbio no aeroporto, podemos suspender essa autorização, o que significa na prática que a aeronave não pode mais trafegar dentro do País.



Todos os pilotos estão recebendo essas informações. Nós vamos colocar isso em todos os sistemas para que todos saibam que aqui existem regras que precisam ser cumpridas para que a infraestrutura possa ser bem utilizada.

Essas são as nossas informações sobre a malha. Obrigado pela atenção. Estamos à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Hugo Motta) - Agradeço a explanação ao Dr. Marcelo, Presidente da ANAC.

Vamos agora ao debate. Com a palavra o autor do requerimento, Deputado Fernando Francischini. V. Exa. dispõe de até 5 minutos.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - Sr. Presidente, cumprimento o nosso Ministro Moreira Franco e o Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.

A nossa preocupação com tal requerimento, Ministro, foi justamente avaliar, a poucos dias da Copa, as condições que nós tínhamos nos aeroportos brasileiros em relação a obras, a controle de tráfego aéreo, a controle das empresas aéreas. Queremos saber o que o Brasil fez de lição de casa não só durante o período em que o senhor está à frente da Secretaria, mas desde 2007, quando o Brasil ficou sabendo que iria ser o país sede da Copa do Mundo.

Passaram-se aí 7 anos, e a gente vai fazer um resumo de tudo o que eu consegui colher via Tribunal de Contas da União — TCU e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária — INFRAERO. Não sei se alguém da INFRAERO veio acompanhando o senhor, Ministro? O Presidente da INFRAERO não veio? Porque nós temos plena noção de que a INFRAERO é a responsável pelas obras no aeroporto, então era importante a presença aqui de alguém da INFRAERO.

Eu começo com duas entrevistas, uma da Presidente Dilma Rousseff, no dia 19, em que ela diz — frase da Presidente Dilma: *“Garanto que os nossos aeroportos estão preparados para a Copa do Mundo. Vamos receber todos muito bem. E os brasileiros poderão ficar orgulhosos do Brasil que estamos construindo”*. Ainda bem, não é? Após 12 anos ela está começando a construir o Brasil!

A segunda a entrevista é de V.Exa., Ministro, também do dia 19 de maio: *“Vocês podem estar absolutamente tranquilos, porque vamos, na área de infraestrutura aeroportuária, atender não só à demanda interna quanto à demanda de estrangeiros para a Copa”*, declarou o Ministro. E acrescentou V.Exa.: *“Até*



porque não teremos nos aeroportos brasileiros, nesse período, uma movimentação maior do que tivemos nos feriados de fim de ano (...)”.

No nosso requerimento, Ministro, nós citamos dois estudos, e agora ainda tenho o estudo do Presidente da ANAC complementando esses estudos. O primeiro, de 2012, é do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, dizendo — e agora se confirma, em parte, o estudo do IPEA — que as obras de infraestrutura, de transporte de grande porte no Brasil, fazendo uma projeção de tempo médio de uma obra, iriam atrasar — o estudo do IPEA não teve 100% de acerto, mas está dentro da margem de erro —, que alguns aeroportos não iriam ser entregues a tempo. E ali vinha a nossa preocupação. O Presidente da Associação Brasileira de Empresas Aéreas — ABEAR trouxe também, nessa entrevista, que as companhias aéreas nacionais aumentarão em 9.7% o volume de passagens aéreas ofertadas no período da Copa. Eu não sei se o dado da ANAC é 6.8, mas o aumento deve ficar entre 7 a 10%, podendo variar com a demanda que pode ocorrer.

O Presidente da ANAC nos disse que a estimativa deles é de 9 mil e 400 novos voos aqui no Brasil no período de um mês, que é o período máximo da Copa, sendo que, algumas cidades menos do que 30 dias, mas as quatro principais que terão controle da Copa, 9.400 voos.

Ministro, outro dado importante do Presidente da ABEAR é que esse aumento, para ele, ABEAR, seria de 645 mil novos assentos. Pelos dados da ANAC, talvez metade disso, 645 mil novos passageiros ocupando os aeroportos.

Eu tive a paciência de fotografar algumas obras de aeroportos; outras, eu obtive de matérias dos veículos de imprensa que aqui estão. Vou começar com uma matéria, com base em informações da INFRAERO e dos aeroportos privados que a Presidenta Dilma privatizou. Ela chama de concessão, um nome diferente, mas ela privatizou.

Eu vou citar aeroporto por aeroporto. Gostaria de solicitar ao nosso Presidente o meu tempo de Líder também para eu poder fazer esse resumo.

Confins. Nível de execução: 42%. A reforma do saguão ficará pronta até a Copa, mas a nova área de *check-in* só ficará pronta em setembro de 2014.

Cuiabá. Só a implantação de duas esteiras e a construção dos banheiros ficarão prontas até a Copa. A sala de embarque internacional e as novas pontes só ficarão prontas pós-Copa.



Fortaleza. Ficará pronta até a Copa somente a ampliação do pátio. A ampliação leste/oeste e a reforma do terminal de passageiros só ficarão prontas em fevereiro de 2017.

Porto Alegre. Nível de execução: 1,85% da obra do terminal e 20% do pátio; em janeiro de 2016, a ampliação do terminal de passageiros, o segundo e o terceiro pavimentos com elevadores, a reforma e a ampliação do terminal, a ampliação do sistema do pátio e pista.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Hugo Motta) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - Só estou usando meu tempo de Líder, Presidente. Já está anexado.

Salvador. Nível de execução: metade, 52%. Ficará pronta até a Copa somente a nova área de embarque remoto. As lojas do pavimento térreo e as escadas rolantes ficarão prontas somente em julho de 2014, quer dizer, um mês depois da Copa, os novos banheiros do térreo, área de acesso ao desembarque, elevadores, esteiras para bagagem. As obras mais adiantadas são dos aeroportos privatizados: Guarulhos, que o senhor citou, Brasília, São Gonçalo do Amarante, em Natal, e Viracopos, em Campinas. O restante, que está com as obras em dia, os aeroportos que não foram privatizados, pelo que eu tenho visto aqui é Galeão, Manaus, apesar de o teto do aeroporto de Manaus ter caído com a chuva — o senhor deve ter acompanhado —, Recife e Natal, que não estão em obras, apesar de em Recife a obra ter encontrado dificuldades na torre de controle de tráfego aéreo, cuja licitação foi cancelada. Não sei se ela foi reiniciada, mas a última informação, segundo o TCU, é que a licitação foi cancelada. Essa informação não está atualizada.

Isso tudo nos preocupa, porque um dos itens da matriz de responsabilidade que o Ministro do Esporte Orlando, à época, assinou era na área de mobilidade, e os aeroportos, o aumento do incremento do tráfego aéreo são o cartão de visita do nosso País.

Eu me foquei — vou mandar entregá-las a V.Exa., Ministro — nas fotos que eu mesmo tirei do aeroporto de Curitiba. Eu acho que o aeroporto de Curitiba ainda é um esqueleto, sem a mínima chance de o novo terminal — eu não sei se o senhor confirma essa informação — ficar pronto, e as duas pontes de acesso — a foto é de



2 dias atrás — são de um esqueleto de lona com algumas ferragens. O TCU e a INFRAERO disseram que vão acabar.

Só para o senhor ver o que a INFRAERO mandou para cá sobre Curitiba: “Obras de ampliação do terminal e do sistema viário previstas. Nível de execução de Curitiba: 18%”. Ministro, a 22 dias da Copa, 18%! Ficarão prontas até a Copa a reforma do terminal existente e as duas pontes de embarque, que são essas que estão com o puxadinho. Pós-Copa, março de 2016, quer dizer, já perto das Olimpíadas, com o detalhe de que as Olimpíadas vão ser realizadas só no belo Rio de Janeiro. Em Curitiba não vai haver Olimpíadas, mas somente em março de 2016 é que vão ficar prontas a ampliação das salas de embarque e desembarque, as cinco novas pontes, a ampliação da área comercial da praça de alimentação e a adequação das vias de acesso. Ou seja, somente perto das Olimpíadas é que o aeroporto de Curitiba vai ficar pronto. Eu vou mandar as fotos para o senhor.

E o pior é que há um relatório do TCU completo. Com certeza, o senhor deve ter esse relatório. Eu estou falando para o senhor sobre essas demandas. Eu tenho certeza de que o Presidente da INFRAERO era quem deveria estar ouvindo tudo isso, era ele quem deveria estar aqui. É um catatau para ele receber. Há sobrepreço em quase todos os aeroportos. Só no de Curitiba, a ação do TCU fez diminuir o preço do edital da obra em mais de 8 milhões. Se observarmos, vamos constatar que em todos os aeroportos há sobrepreço, restrição à competitividade, superfaturamento, não comprovação da execução dos serviços contratados, ausência do parcelamento do objeto que técnica e economicamente era recomendável, regime de execução fora da estimativa do investimento. Segundo o TCU, isso é problema em todos os aeroportos.

Ministro, as minhas perguntas para o senhor, respeitadas, com certeza, pela sua histórica posição de Parlamentar, são: a Presidenta Dilma vai cumprir a matriz de responsabilidade de todas essas obras atrasadas? O Presidente da ANAC, com toda a sua boa vontade e o seu bom trabalho, vai conseguir dar entrevistas na Copa dizendo que está com o fluxo controlado, que não está um caos, que não houve um apagão aéreo nos aeroportos brasileiros? O senhor vai demitir o Presidente da INFRAERO, e se durante a Copa o caos aéreo se instalar nesses aeroportos onde as obras não foram realizadas? E a gente tem assistido dia a dia a essa queda de braço da INFRAERO não conseguir executar as obras, sabendo que o senhor



poderia, com a experiência que tem, ter o comando efetivo da INFRAERO, para que as obras pudessem estar sendo realizadas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Hugo Motta) - Agradeço ao Deputado Fernando Francischini.

Ministro Moreira, a gente sempre faz as perguntas em blocos. V.Exa. deseja responder logo?

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - Desculpe-me, Ministro, eu queria uma resposta só sobre Curitiba. Com todo esse atraso, o que vai acontecer com o aeroporto de Curitiba? As duas pontes de acesso à aeronave estão como um puxadinho; o outro, um esqueleto. E, com o aumento que a ANAC prevê, que eu já vi que é pequeno em relação ao aeroporto de Curitiba — eu embarquei ontem de lá, e o aeroporto já estava um caos —, na Copa, isso não vai piorar ainda mais?

O SR. DEPUTADO EDSON SANTOS - Presidente, sem prejuízo da resposta do Ministro ao Deputado Fernando Francischini, que é o requerente desta audiência pública, eu sugiro que os demais questionamentos sejam respondidos em bloco.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Hugo Motta) - O Deputado Domingos Sávio é o próximo inscrito. Os próximos oradores são os Deputados Marcio Junqueira, Vanderlei Siraque e Luiz Fernando Machado.

Deputado João Arruda, V.Exa. poderia vir exercer aqui a sua função de 1º Vice-Presidente? *(Pausa.)*

Tem a palavra o Deputado Domingos Sávio, que disporá de 5 minutos.

O SR. DEPUTADO DOMINGOS SÁVIO - Primeiramente, Sr. Ministro, eu quero cumprimentá-lo. Na mesma linha do Deputado Francischini, inicialmente, quero registrar o nosso respeito pela sua pessoa, pela sua história. O nosso debate aqui é construtivo. Eu, como Líder da Oposição, sempre que temos uma oportunidade, e essa é uma delas, quando debatemos matérias de natureza absolutamente republicana, de interesse de todo o País, não deixamos de destacar que jamais fizemos ou jamais faremos oposição ao País. Nós torcemos pelo Brasil. Queremos que o País tenha sucesso não só na Copa do Mundo, mas também nos nossos empreendimentos.

Eu vou fazer uma reflexão e com a qual eu imagino que o senhor vai concordar. Obviamente, fazer concessões ou privatizações acabam sendo um sinônimo, em parte. É claro que eu tenho a absoluta consciência de que o processo



de concessão é uma transferência, ainda que por 30 anos, em algumas circunstâncias, 20 anos, da gestão do patrimônio público para o setor privado, mas é óbvia a transferência ao setor privado da gestão da estrutura e de um serviço público, como no caso dos aeroportos, das rodovias ou de portos, e é uma decisão acertada. Nós não vamos aqui fazer oposição ao País, mas não é uma decisão acertada que a gente concluiu agora.

O PSDB sempre defendeu um país com estabilidade econômica, com o Governo cumprindo as suas funções sociais de investir naquilo que é obrigação explícita, e, diria, quase exclusiva, nunca exclusiva, porque um país se constrói com todos os seus cidadãos. Então, mesmo a segurança, a saúde, a educação, todos os valores para o desenvolvimento social de um povo é responsabilidade intrínseca, até constitucionalmente, de cada um de nós, mas de maneira objetiva do Governo, aí, muitas vezes intransferível e indelegável. Mas por que o Governo, necessariamente, tem que ficar tocando empresas ou estruturas que podem ser operadas com eficiência pelo setor privado? O que é lastimável é que a gente tenha perdido uma década. Aí fica essa correria, e a correria é inimiga da perfeição.

Eu começo fazendo um apelo a V.Exa. para que veja com uma lupa a realidade do aeroporto de Confins. Claro que aqui não quero fazer uma discussão setorial só do meu Estado de Minas Gerais, mas a realidade é mais preocupante do que o que está aí colocado. Não é por acaso que o próprio Presidente da INFRAERO lá esteve e cometeu a grave infelicidade de dizer que iriam tapear — depois tentou criar um verbo que não existe, um neologismo que não se adequava àquela reflexão — as obras que não iriam ser concluídas, para que não ficassem tão visíveis. O certo é que as obras precisam ser concluídas e não só para a Copa.

Deputado Francischini, claro, eu torço pelo País. Eu acredito que não teremos caos aéreo. Eu acredito que a própria população brasileira, que tem uma rotina de viagens, em parte deve diminuir durante a Copa. Eu mesmo tenho refletido se posso reduzir alguma viagem durante o período da Copa. É óbvio que nós acreditamos que aquele público, que não faz rotineiramente viagens, estará fazendo em alguns dias, e há o bom senso. Além disso, há medidas específicas que já são tomadas, como as que o Dr. Marcelo elencou, a respeito de determinadas regras sobre a aviação civil e a aviação comercial, inclusive com multas.



Aí vai a minha primeira pergunta: por que só na Copa? Eu não estou conseguindo entender. Eu acho absolutamente louvável que a ANAC e, obviamente, a Secretaria da Aviação Civil tenham regras claras, e em alguns casos, quando houver infringência, que haja multa, e que haja o *slot*, para que haja a programação de voos. Obviamente, na aviação comercial, isso já é rotina absoluta, e por que não na aviação civil também? Por que só na Copa? Por que dois Brasis — o Brasil da Copa e o outro Brasil? Se isso melhora a segurança, por que vamos fazer só na Copa?

Qual é a vigência, quando é que essas regras vão ser estabelecidas? Aliás, acho algumas questionáveis. Por que em determinados espaços aéreos ou onde há possibilidade de trafegar nessa ou naquela área vai haver um grau de restrição tão mais elevado? O Dr. Marcelo acaba de elencar que os nossos aeroportos estarão, na sua maioria, com 50% da sua capacidade operacional sendo utilizada apenas na Copa. Se vão ser utilizados apenas 50%, por que vai ter que fazer tanta restrição e aplicar multa?

Sr. Ministro, eu gostaria de verificar duas questões que não têm a ver só com a Copa. Nós não podemos ter o Brasil da Copa e o Brasil fora da Copa. Que a segurança seja de forma permanente e que haja de fato um olhar para a situação do Aeroporto de Confins. Existem os aeroportos regionais, há toda uma integração no sistema de aviação. O senhor falou isso durante a sua exposição, e me alegrou. Nós, em Minas Gerais, temos feito um esforço grande para termos a aviação regional. Nós queremos um olhar especial para a aviação regional. Inclusive, eu tenho um pedido de audiência com o senhor. Em Minas Gerais, nós temos aeroportos praticamente prontos, com a empresa aérea querendo fazer o voo comercial. Falta pouca coisa. Precisamos da ajuda da Secretaria de Aviação Civil e da ANAC para as adequações finais. Essa parte da aviação regional me parece muito importante.

Outra coisa. Gostaria que o senhor verificasse algo que já é um problema, o que na Copa pode se tornar um péssimo cartão de visita para o Brasil, inclusive com futuras repercussões que nos impeçam o bônus de atrair turismo. Uma das razões de investir tanto numa Copa é para que o Brasil tenha, como pós-Copa, melhor credenciamento no cenário mundial para o turismo. Entretanto, há o custo nos



aeroportos. Já mandei três ou quatro correspondências para a ANAC e a INFRAERO. Eles me responderam que analisariam.

Ministro, eu saí numa missão de trabalho com alguns colegas aqui do Brasil. Fui de Confins a São Paulo, depois a Santiago do Chile, à Nova Zelândia, à Austrália, em Sidney, e voltamos. A alimentação mais cara foi a dos aeroportos do Brasil. Fiz a conversão ao dólar do dia e verifiquei que o cafezinho e o suco de laranja são os mais caros. Estou preocupado, porque viajar de avião, hoje, é necessidade, é trabalho, é rotina. E não é porque houve uma questão política do PT nisso — “Ah, hoje o pobre viaja de avião” —, pois essa é a realidade do mundo. As coisas mudam. Há um crescimento dessa demanda, e as pessoas estão sendo exploradas por cartéis dentro dos aeroportos. Em Confins, por exemplo, é a mesma empresa em tudo, então há um cartel. O café, dentro do aeroporto, é três vezes mais caro do que fora. E não se faz nada. Mandaram-nos uma resposta dizendo que vão tomar providência, mas não tomaram nenhuma. E há também o problema do preço da passagem aérea. Nós Deputados estamos testemunhando isso todos os dias. Há dia que eu pago pelos voos, de ida e volta, de Belo Horizonte a Brasília, 400 reais; em outro dia, 1.600 reais só de ida. Isso é um assalto! Não há quem suporte um negócio como esse! O que estão fazendo conosco é nos expondo a uma condição, espantando o turista por roubalheira, inclusive por parte dos pequenos negócios dentro dos aeroportos. Às vezes, o sujeito fica no aeroporto duas, três horas esperando por outro voo e tem que se alimentar ali, pois não tem como sair, e roubam dele.

Sr. Ministro, olhe isso para nós. Eu confio realmente na sua história política. E aqui não faço uma postura de oposição, pelo contrário, faço uma postura de defesa, para agirmos de maneira bem sincronizada, para que tudo dê certo na Copa do Mundo.

Este é o nosso desejo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado João Arruda) - Com a palavra o Deputado Marcio Junqueira.

O SR. DEPUTADO MARCIO JUNQUEIRA - Sr. Presidente, Sr. Ministro Moreira Franco, gostaria de dizer da satisfação de poder estar aqui hoje nesta audiência pública. E eu quero aqui, de forma rápida, colocar que, ao contrário do que o Deputado Francischini disse, eu entendo que nós estamos, sim, avançando.



Não é só o Brasil da Copa, não, é o Brasil do dia a dia. Claro que ainda temos muitas deficiências, mas avançamos muito.

O que eu observo, Sr. Presidente, é que se potencializam somente os erros, mas dos acertos ninguém fala. Hoje, o aeroporto de Brasília é um espetáculo, assim como os aeroportos de Manaus e de Boa Vista. Tudo é conforme o tamanho do problema. Se antes não havia sido feito, Francischini, hoje está se fazendo.

Eu não quero aqui defender a INFRAERO ou a ANAC. Eu quero relatar que entendo que nós estamos no caminho certo. Faz-se como pode. Como o Deputado acabou de colocar, se é o país da Copa, como se fala, mas é o país do carnaval. Para quê festa maior que o carnaval, que atrai milhares e milhares de turistas e pessoas?

Observo, sim, que temos que legislar. Quero concordar com o que foi falado aqui sobre os assaltos nos aeroportos. De fato, é um absurdo o preço que se paga por uma água mineral, por um prato de comida. Realmente é um assalto à mão armada. Mas é aqui na Casa que nós temos que corrigir isso. Quem faz leis e normas neste País é a Câmara, é o Senado.

Sobre a questão das empresas aéreas, nós é que não observamos a cartelização que houve. Hoje, essas empresas aéreas, Gol e TAM, só faltam nos colocar para varrer o avião. Só está faltando isso. Mas nós é que deixamos. Eles mudaram a configuração do avião para carregar mais gente. Pessoas com sobrepeso, como é o meu caso, não podem viajar nos assentos do meio.

Somos nós aqui que temos que enfrentar isso, e sem xenofobismo, de frente. Todos nós conhecemos os problemas do nosso País. Com o advento dessa integração pela aviação — e por isso parabenizo a ANAC, não só na gestão do Ministro —, houve um avanço ao longo dos anos. Antes a gente falava que andar de avião era luxo. Por que houve isso? Porque houve a popularização da aviação. As pessoas observam que é mais rápido e mais seguro.

Nós temos que nos atermos a uma nova legislação para a aviação deste País. Penso eu, Ministro, que V.Exa. já tem contribuído com este País, mas pode contribuir muito mais, não só em audiências públicas, mas em reuniões, mesas-redondas, para começarmos a discutir um novo código da aviação.

Observamos — eu quero me ater só a isso — que, com a cartelização, houve a aniquilação da aviação regional. Nós não temos mais a aviação regional. E nós, do



Norte deste País, precisamos da aviação regional. Eu o vi falando em pagar 400 reais ou 1.600 reais por uma passagem para Minas Gerais.

Sr. Presidente, nós tínhamos uma empresa aérea chamada Rico, que operava no Norte: Amazonas, Acre, Rondônia, Roraima. A Gol e a TAM combinaram — combinaram, porque isso é combinado — e abaixaram o valor da passagem de Boa Vista — vou falar do meu Estado — para Manaus para 100 reais. Era mais barato do que ir de ônibus. A passagem de ônibus custava 120 reais. A Gol e a TAM colocaram a 100 reais para quebrar a Rico. Quebrou a Rico, botou a Rico no chão. Agora o valor da passagem é 1.000, 1.200, para subir e descer — 1 hora de voo. São 700 quilômetros. E ficamos reféns dessas duas. O Brasil está refém dessas duas companhias. Isso é ruim para o País.

Portanto, eu acho que essa audiência foi importante. E parabênizo o Deputado Fernando Francischini.

O SR. PRESIDENTE (Deputado João Arruda) - Para concluir.

O SR. DEPUTADO MARCIO JUNQUEIRA - Vou concluir, Presidente. Vou concluir.

Entendo que esta audiência, Ministro, deveria ser um marco para a nova discussão. A sua característica é essa, um homem aberto, um homem do diálogo, um homem franco. É Moreira Franco.

Então, gostaria de solicitar a V.Exa. que receba uma comissão de Deputados, para começarmos a analisar um novo código da aviação, a fim de ordenarmos a aviação como um todo em nosso País.

O SR. PRESIDENTE (Deputado João Arruda) - Tem a palavra o Deputado Vanderlei Siraque.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI SIRIQUE - Srs. Deputados, quero cumprimentar aqui o Ministro Moreira Franco e o Marcelo Guarany e parabeniza-los pelo trabalho que vêm desenvolvendo. Agora, como qualquer tipo de trabalho, tem alguns problemas, até porque os problemas não são recentes. Não é, Domingos Sávio? O preço do cafezinho não aumentou agora, já era alto.

O SR. DEPUTADO DOMINGOS SÁVIO - Não, piorou muito.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI SIRIQUE - Piorou? É a qualidade? É o preço? O cafezinho é mais caro no Brasil do que nos Estados Unidos, é o dobro do preço. E nós exportamos para lá.



Um dos problemas que eu queria colocar e reforçar para o Ministro é que essa questão de alimentação e de bebidas é de fato um absurdo. Nós não temos que controlar preço, mas acho que é possível melhorar a concorrência para os prestadores de serviços que vão ter lojas, etc. dentro dos aeroportos.

Por exemplo, vamos pegar esse terminal, acho que é o 2, onde fica a Azul. Há um restaurante ali dentro que é superbarato, até porque eles devem vender para os trabalhadores que estão construindo o aeroporto. Às vezes, a gente sai daqui em um voo para Guarulhos...

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - Você come lá, Siraque?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI SIRAQUE - De vez em quando sim, porque eu não tenho tempo. Vocês dão muito trabalho aqui, a Oposição.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - Mas nesse dos funcionários?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI SIRAQUE - Nesse dos funcionários, que é aberto para Deputado também e para o público em geral.

Outra questão é que falta integração entre a administração dos aeroportos, a Polícia Federal e a Receita Federal. Estou falando de um aeroporto pequeno. Vou falar do aeroporto de Pelotas, por exemplo. Um dia nós descemos lá, vindo do Chile. Aí tinha uma ligação direta. Mas não vou entrar nessa questão aqui, senão vai ter problema na Casa. Primeiro, tinham marcado...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VANDERLEI SIRAQUE - Daqui a pouco vem o pastor e vocês vão ver. Não vão querer tomar remédio.

Primeiro, chegou o cara da Receita. O avião chegou no horário, e tinha que marcar com o representante da Receita para saber se tinha algum... Ele chegou atrasado. Depois teve que ligar para o cara da Polícia Federal. Quase liguei para você.

Então, falta integração, e eu noto que os atrasos e as demoras não são pelo funcionamento da administração do aeroporto em si. É falta de integração entre as agências, principalmente nos voos internacionais. Às vezes, a Receita demora, e a Polícia Federal também demora.

Esse já é um problema antigo. Mas acho que é possível resolver. Cada um tem seu modo de trabalhar. É lógico que tem que haver a segurança, as



investigações, o controle de quem chega, mas falta um pouco de integração, e mais do que em outros países.

Venda casada. Olha a Gol! É óbvio que a empresa não é obrigada a dar alimentos ou bebidas para as pessoas. Depois da inclusão aérea, a gente vê que existem algumas promoções. As pessoas compram passagens de São Paulo para o Nordeste ou do Nordeste para São Paulo. Chega aquela senhora com um monte de crianças. Imaginem o cara passando com aquele saquinho... Custa mais caro a alimentação para a família do que, às vezes, a passagem. Eu acho que isso é ridículo. Acho que pode ser vendido, e deve ser vendido, até porque às vezes a pessoa não quer. Agora, eu acho que é uma venda casada isso aí.

Para não ter meio... Cadê o Deputado Brandão? As aeronaves da Azul são maravilhosas, inclusive fabricadas no Brasil. Nós utilizamos bastante essa. Essa não tem meio, e eles devem ganhar dinheiro, não é? Então, em relação aos outros, era o espaço, não é? Imaginem eu, que tenho as pernas compridas. Eu acho que precisa ser assim, embora, na maioria dos lugares do mundo, seja parecido.

Bom, uma pergunta que eu faço é: quantos brasileiros de fato — não sei se vocês têm o número aí, deve ser mais com o Marcelo — estão utilizando os aeroportos? Não falo do número de passagens vendidas, mas o número de pessoas que estão utilizando os aeroportos hoje. Isso é importante a gente saber, até pelas discussões que estão havendo aí, não é?

Outra questão também é sobre os horários. Você está falando dos *slots*, do espaço. Tem horário que tem muito. Por exemplo, para nós, Deputados, ou para quem é do mundo do negócio, nós temos que pegar o avião aqui, e tem que ter aqueles horários definidos. Mas, para os passageiros turistas, às vezes há horários que poderiam ser mais bem utilizados. Acho que é uma maneira, inclusive, de fazer cair o preço das passagens, porque há muitos horários ociosos. Eu acho que se precisa ter um pouco mais de conversa com as empresas aéreas.

Outra questão são os preços, como foi colocado pelo Deputado. Eu acho que deveria ter limite tanto para cima quanto para baixo, porque eu não acredito em passagem aérea de 100 reais ou até de 200 reais. Então, essas promoções... A pessoa compra uma passagem na promoção; se ela não utilizar, vai pagar cinco vezes mais. Às vezes, no nosso caso aqui, até pelo tipo de trabalho que nós temos, a gente tem audiência com algum Ministro, e muda-se o horário ou muda-se o dia, e



aí você usa toda a verba do gabinete. No nosso caso, a Câmara é que vai acabar pagando; mas no caso do cidadão, não. Vem muita gente para Brasília — Prefeitos, Vereadores, homens de negócio — fazer os *lobbys*, o que a meu ver é legítimo, e acabam mudando a passagem. É um absurdo a multa. Tem que se estabelecer multa, é óbvio, mas multa é uma coisa, agora, mudar o preço... E às vezes a aeronave não está lotada. Se estivesse lotada, tudo bem, mas não está, e você tem que pagar um valor muito mais alto.

Mas, de qualquer maneira, quero parabenizar o Ministro, parabenizar a ANAC. Eu penso que não é só a Copa, como já foi dito aqui. Nós temos a Copa, temos o Carnaval, vamos ter as Olimpíadas, e nós temos que ter os aeroportos para os turistas que virão ao Brasil — e espero que venham depois da Copa — e para nós também viajarmos internamente.

Quero parabenizar também pelos aeroportos regionais. São fundamentais para nós, Ministro, os 231 aeroportos regionais. Isso é essencial, assim como obrigar as empresas a cumprirem os voos. Por exemplo, outro dia eu estava em Presidente Prudente, e lá tem um voo 10 horas que vai para São Paulo. Eu tinha que voltar domingo e estava crente, mas não tinha o voo no domingo. Então, eles têm que cumprir também com os contratos, todos os dias, naqueles horários.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado João Arruda) - Obrigado, Deputado.

Nós vamos fazer um bloco de seis, porque são seis inscritos, e, então, ouvir todas as respostas. O Ministro está anotando todas as perguntas aqui.

Passo a palavra ao Deputado Edson Santos.

O SR. DEPUTADO EDSON SANTOS - Sr. Presidente, eu confesso que vim preparado para a guerra.

O SR. PRESIDENTE (Deputado João Arruda) - Desculpe, eu cometi um equívoco aqui. O Deputado Luiz Fernando Machado estava na frente. Desculpe, Luiz.

O SR. DEPUTADO EDSON SANTOS - Desculpe. Eu não estou te atropelando, não, viu?

O SR. DEPUTADO LUIZ FERNANDO MACHADO - Está furando a fila, Sr. Presidente. (*Risos.*)



O SR. PRESIDENTE (Deputado João Arruda) - A fila já vai voltar ao que era antes.

O SR. DEPUTADO LUIZ FERNANDO MACHADO - Se o critério for idade, por favor, dou a preferência ao Deputado Edson Santos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado João Arruda) - Deputado, obrigado pela gentileza. Com a palavra o Deputado Edson Santos; depois, o Deputado Luiz Fernando Machado.

O SR. DEPUTADO EDSON SANTOS - Sr. Presidente, eu confesso que vim preparado para a guerra e encontrei aqui a paz. Pelas falas e intervenção do Deputado Domingos Sávio e do Deputado Fernando Francischini, vejo que há convergência, em função do interesse público, de avaliação nesse debate e principalmente no que se refere à importância dessas obras para o Brasil, não só vislumbrando Copa do Mundo, mas o Brasil do futuro, que vai estar lotado de aeroportos em condições de atender à população com dignidade.

E até nas observações feitas pelos colegas, eu me somo aqui quanto ao preço praticado nos aeroportos. Uma água por 6 reais é algo absurdo, mas nós pagamos 6 reais para beber uma água no Aeroporto de Brasília. São coisas absurdas, e, efetivamente, a gente tem que ver mecanismos de correção.

Eu fui informado aqui pelo assessor parlamentar da INFRAERO que nos aeroportos não concedidos, ou seja, geridos pela INFRAERO, está se implantando lanchonete com preços tabelados e populares. Nós só não sabemos onde é. Não houve a divulgação da existência disso, que é fundamental inclusive para se regular o preço. Na medida em que haja estabelecimentos com preços menores, evidentemente isso irá balizar o mercado ali naquele Aeroporto. Nos aeroportos concedidos, Ministro Moreira Franco e Presidente da ANAC, eu não sei como isso poderia ser operado, até porque a gestão está delegada a terceiros.

Outra questão — agora são perguntas, não é? — que eu queria fazer: qual é o volume de investimentos públicos e privados utilizados hoje na modernização dos nossos aeroportos? Qual é esse montante de recursos? Que valor é esse? Pergunto se os senhores têm condições de nos informar aqui.

Outra questão que foi colocada aqui pelo Presidente da ANAC é a questão de Guarulhos. Por que só Guarulhos? Por que o Aeroporto de Guarulhos recebe quase 90% dos voos internacionais? Nós sabemos que o Rio de Janeiro é uma cidade que



atrai muito turismo em nível internacional. Por que não termos essa divisão de voos internacionais com o Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro? Acho que seria uma coisa interessante.

Quando eu era Vereador, uma das razões elencadas era o preço do combustível. Não sei se é isso, a diferença de preço de combustível no Rio, por conta dos impostos, e no Estado de São Paulo. Pode ser que seja isso, mas eu acho que seria de bom alvitre se nós pudéssemos fazer essa divisão, até porque o Rio, como São Paulo, hoje são duas cidades que são portas de entrada para o Brasil. E, em muitas situações, as pessoas vêm para o Brasil para visitar o Rio de Janeiro, mas têm que passar necessariamente por São Paulo por conta dessa realidade.

No mais, eu me vejo aqui plenamente contemplado pelos questionamentos levantados pelos colegas e, até por economia de tempo, paro por aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado João Arruda) - Obrigado, Deputado.

O Deputado Luiz Fernando Machado tem a palavra.

O SR. DEPUTADO LUIZ FERNANDO MACHADO - Bom, Sr. Presidente, eu quero agradecê-lo e cumprimentá-lo pela condução da audiência.

Quero agradecer ao Ministro Moreira Franco a disponibilidade de atender à sua Casa, porque esta é a Casa do Ministro Moreira Franco e será, possivelmente, no futuro, do Marcelo Guaranyts também. Mas alguém que tem legitimidade para reivindicar a autoria e o relacionamento nesta Casa aqui é o Ministro, que foi não só Governador de Estado, Prefeito de uma cidade importante do Estado do Rio de Janeiro, que é Niterói, e também Deputado Federal aqui por muitos anos. Então, para nós, é razão de muita felicidade encontrá-lo, Ministro.

Naturalmente, eu tenho alguns questionamentos que não são questionamentos de uma ordem tão tranquila, visto que me sinto absolutamente prejudicado no Estado de São Paulo, especialmente na região que represento, Ministro, que é a região de Jundiaí. V.Exa., com toda certeza, sabe do assunto de que estou tratando, porque me pegou de surpresa, no início do ano, em janeiro de 2014, a revogação de uma portaria que dava autonomia ao Estado de São Paulo, especialmente para a concessão de cinco aeroportos.

Ministro, quanto àquilo, não usarei a palavra “golpe”, porque acredito absolutamente nas palavras de V.Exa., mas fiquei muito constrangido ao ler a nota apresentada pela Secretaria da Aviação Civil à época, que dizia que, por um erro



interno burocrático de gabinete. Após todo um procedimento ser feito no Estado de São Paulo, nós tivemos a revogação da portaria que autorizava a concessão de aeroportos no Estado de São Paulo. Isto é um pré-requisito para a concessão nos Estados: exatamente o aval da Secretaria da Aviação Civil, especialmente o aval do Governo Federal. Em nota, a SAC disse exatamente que a autorização foi dada sem que o processo de análise de tais concessões fosse concluído e alegou que a burocracia interna do gabinete havia sido responsável por essa circunstância.

Para nós, Sr. Ministro, é uma grande perda. Eu moro em Jundiaí há muitos anos, vi o Aeroporto Comandante Rolim Amaro se desenvolver e vejo aquele Aeroporto saturado, com necessidade de investimentos, e, infelizmente, por uma ação, na minha avaliação, política da Presidenta da República, nós tivemos a revogação de algo que muito serviria para o nosso avanço naquela região do Estado e para o avanço, exatamente como foi dito aqui, nos moldes da regionalização do plano da aviação.

Então, eu queria, Sr. Ministro, não me convencer de que foi um erro burocrático interno de gabinete, até pela qualidade de um ex-Governador de Estado, de um ex-Prefeito de uma cidade extremamente importante, de um membro deste Parlamento, que jamais seria desatento com relação à burocracia interna do seu gabinete.

Eu quero entender, Sr. Ministro, por que, além disso, outras questões nos foram excluídas. Eu me lembro perfeitamente de que, em 2012, a Presidenta da República anunciou um plano de investimentos para a aviação regional, Marcelo. Esses investimentos anunciados em 2012 jamais chegaram ao Estado de São Paulo. E alguém poderia me dizer, com relação aos projetos que foram ali aplicados, os projetos que foram protocolados, desde 2013, pelo Estado de São Paulo... Desde 2013, o Governo do Estado de São Paulo, através dos seus representantes, protocolizou projetos para recebimento de recursos, e nós fomos ignorados no Estado de São Paulo quanto ao recebimento desses recursos. Os nossos projetos executivos, Deputado Domingos Sávio, que foram lá colocados foram desconsiderados, porque a avaliação feita era a de que o gestor deveria ser algo relacionado ao Banco do Brasil. Ignoraram tudo aquilo que nós fizemos, e nenhum centavo foi aplicado no Estado de São Paulo nesse plano de investimento anunciado já há 2 anos.



Então, Sr. Ministro, naturalmente, nós temos uma obrigação com o nosso Estado. Eu, particularmente, estou disputando a minha sexta eleição neste ano. Comecei cedo nessas disputas. Tenho pleno conhecimento do que é o avanço de uma região quando se tem ali aeroportos, como é o caso hoje da nossa região.

Hoje, Jundiaí é a oitava economia do Estado de São Paulo e o 23º PIB do Brasil. Nós administramos a cidade por 20 anos e sempre tivemos naquele aeroporto uma grande expectativa, exatamente porque é o aeroporto que serve para desafogar o Campo de Marte e o Aeroporto de Congonhas. Antigamente, era essa a tese, hoje ele é a melhor alternativa para a aviação executiva no nosso País, eu diria, até pela visibilidade; por tudo que oferece o nosso aeroporto; pela logística; por ser servido das melhores rodovias, como a Rodovia Anhanguera, a Rodovia dos Bandeirantes; por estar a 25 minutos do Aeroporto de Viracopos, a 50 minutos do Aeroporto de Guarulhos, a 40 minutos do Aeroporto de Congonhas. Enfim, é um aeroporto que precisa de olhares melhores.

Já encerrando as minhas considerações, Deputado João, eu não queria só focar Jundiaí. Queria que o senhor me explicasse por que nós estamos, no Aeroporto de Ribeirão Preto, de São José do Rio Preto, de Araçatuba, de Presidente Prudente e de Jundiaí, que já citei no início, absolutamente excluídos da gestão federal. Não tem recurso, Ministro! Não é encaminhado recurso para que sejam feitos os investimentos lá. No Aeroporto de São José do Rio Preto, o passageiro, Deputado Siraque, não toma café, porque já desce praticamente fora do Aeroporto.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI SIRIQUE - Esta é a parte boa: paga mais barato.

O SR. DEPUTADO LUIZ FERNANDO MACHADO - Esta é a parte boa: paga mais barato. O Deputado Vanderlei Siraque inseriu algo de bom humor, para que a gente não trate como humor negro, porque a questão da segurança não está acima do preço do café.

Mas é extremamente importante que nós tenhamos aqui respostas que sejam convincentes, porque eu não posso crer que os projetos executivos que encaminhamos não sejam válidos para a avaliação da Secretaria de Aviação Civil.

Então, fica, aqui, Sr. Ministro, a minha consideração e constatação de que de fato a Presidenta da República deve uma satisfação ao Estado de São Paulo. Creio eu que não seja somente pela questão político-partidária, mas que tenha uma



avaliação técnica. E não acredito que seja um erro de burocracia interna do gabinete que tenha feito com que a revogação daquela portaria, com impacto tão negativo na nossa região, fosse editada.

Então, peço aqui esclarecimentos nessa direção, porque de fato para nós é extremamente importante voltar ao Estado, voltar à cidade e poder dizer que ouvimos algo convincente, o que não conseguimos ouvir em janeiro de 2014.

Muito obrigado, Ministro, pela sua paciência.

O SR. PRESIDENTE (Deputado João Arruda) - Obrigado, Deputado Luiz Fernando. São inúmeras as frustrações, até porque os aeroportos estão na rotina das nossas vidas, e os Deputados se encontram nos aeroportos em Brasília e em São Paulo e costumam analisar, avaliar o que está acontecendo.

Antes de passar a palavra a V.Exa., Sr. Ministro — eu estava inscrito para falar e vim presidir a Mesa por conta da saída do Deputado Hugo Motta —, quero fazer um agradecimento a V.Exa., porque nós, eu e o Deputado Fernando Francischini, na Região Metropolitana de Curitiba, temos as piores condições climáticas do País e precisávamos de um dispositivo, de um equipamento que não tínhamos e que eu entendo que era o equipamento mais importante, mais avançado o ILS-3. Eu fiz um pedido a V.Exa., em uma reunião da bancada do PMDB, mais ou menos 1 ano atrás, e finalmente a obra do ILS começou, para que se instale a estrutura necessária para receber o equipamento.

Nós temos o maior número de voos cancelados no Brasil por conta de condições climáticas. Entendo que agora, com esse novo equipamento, essa situação vai melhorar muito. Então, faço um agradecimento especial ao Ministro e a toda a equipe, porque esse pedido eu fiz ao Ministro anterior. É o mesmo Governo, mas pedi ao Ministro anterior. Estavam jogando com a barriga, não sei se havia problemas de licitação, não sei o que aconteceu, mas quando V.Exa. assumiu, imediatamente já tivemos a informação de que a licitação foi aberta, de que já ganhou uma empresa e de que o equipamento será instalado. Muito obrigado.

Agradeço ao Marcelo a presença, que já é meio Deputado, porque frequenta mais a Câmara dos Deputados do que alguns Deputados.

Passo a palavra ao Ministro.

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Sr. Presidente, eu gostaria de começar dizendo que não vai ter caos. Não existe caos, que é a palavra



mais forte da língua portuguesa. Não existe palavra mais forte da língua portuguesa do que “caos”. Caos é a desorganização, a bagunça, a impossibilidade de qualquer coisa ocorrer dentro de uma certa rotina. Então, podem ficar absolutamente tranquilos.

Eu vejo que temos aqui muitos jornalistas, repórteres, cinegrafistas. A infraestrutura aeroportuária brasileira está preparada para atender à demanda da Copa, o que não significa que todas as obras que deveriam estar concluídas, dentro dos contratos feitos pela INFRAERO, serão e estão sendo entregues no prazo contratual. Não estão, e eu jamais deixei de reconhecer isso. Jamais deixei! Logo que assumi, fiz uma visita aos aeroportos e, a partir daí, eu tenho, com a imprensa do lado, dado transparência a esse processo, porque eu acho que é fundamental que o Brasil, que nós todos começemos a viver uma realidade em que os contratos sejam cumpridos.

Não dá mais para viver em um ambiente de leniência em que as partes leiam suas obrigações, não cumpram e as coisas fiquem sendo adiadas, procrastinadas, mesmo tendo, nos contratos, dispositivos que definam qual e de que maneira deverá ser punido o não cumprimento do contrato.

Então, os aeroportos estão preparados. Não teremos problemas. Vamos atender adequadamente, porque assim temos procedido no fim do ano, no carnaval e nos feriados longos. Em cada um deles, em comparação ao ano anterior, o número de passageiros aumenta. Nós temos tido, no Brasil, um aumento médio de um pouco mais de 10% por ano do número de passageiros.

Nos últimos anos, nós tivemos 10 milhões de passageiros, de brasileiros voando pela primeira vez. Ou seja, o transporte aéreo hoje não é mais transporte de poucos, de elite, é transporte coletivo, caminhando para ser transporte de massa. E essa mudança de natureza vai provocar uma coisa que todos nós temos que começar a entender e a conviver: os aeroportos estarão e terão que estar permanentemente em obras, porque o avanço da tecnologia é uma coisa surpreendente, e a cada avanço, você tem que preparar o aeroporto, você tem que fazer intervenções físicas no aeroporto, para que as novas tecnologias sejam colocadas. Os aviões não têm aumentado em velocidade, mas têm aumentado em tamanho. Então, você tem que aumentar pista, você tem que aumentar terminal, porque o número de passageiros aumenta.



Então, eu quero deixar claro que nós estamos preparados e nós vamos atender. Vamos ter dificuldades, como qualquer País do mundo tem. Qualquer país do mundo tem dificuldade. Eu, por exemplo, fui a Londres para o encerramento das Olimpíadas e, do hotel até o estádio, em micro-ônibus oficial, levei quase 2 horas. Quase 2 horas! E é natural! Isso ocorre! Não há nenhuma excepcionalidade! É claro que as pessoas que foram de metrô devem ter chegado mais rápido, mas enfrentaram filas monumentais para pegar o metrô, porque não se constrói uma cidade para momentos excepcionais. É o que eu tenho discutido. Em algumas cidades há uma deficiência de hotéis, e é natural, porque não vai se construir uma rede hoteleira só para dois jogos de futebol. Não tem o menor cabimento!

Então, nós temos que entender que nós não vamos estar diminuídos com isso. Nos Estados Unidos, no Super Bowl, a luz apagou no estádio durante vários minutos, e nem por isso se disse que há uma incompetência intrínseca do Governo americano ou do povo americano. São coisas que ocorrem. O Terminal nº 5, o novo terminal do Aeroporto de Heathrow, feito para as Olimpíadas, não entrou em funcionamento porque, quando entrou, deu um problema de sistema. Fizeram a transferência com muita rapidez, e o número de malas, a confusão criada fizeram com que houvesse um adiamento.

Então, questões dessa natureza — e não são as mesmas — são coisas que existem. Nós não temos que ficar envergonhados ou apavorados. Não! Por que não temos? Porque estamos preparados. Nós nos preparamos, nós nos preparamos fisicamente. O grupo técnico organizou o caderno de responsabilidades e de atribuições para a Copa do Mundo, juntando e definindo cada um dos atores ou que atribuições eles deverão cumprir e em que tempo. Fizemos simulados em todos os aeroportos. Esse grupo técnico esteve presente no Super Bowl, esteve presente nas Olimpíadas, esteve presente na Copa do Mundo anterior, esteve na Rússia, nas Olimpíadas de Inverno. Nós já tivemos vários eventos internacionais grandes aqui.

Então, nós estamos preparados. Nós estamos preparados para isso. Temos brasileiros qualificados para cuidar da questão de mobilidade, de segurança, de segurança de voo. Nós já colocamos à disposição das companhias aéreas o que elas pediram em termos de números de assentos e de novas rotas.

Nós estamos com as nossas forças de segurança definidas de uma maneira racional, com bom senso, o controle do espaço aéreo, a segurança do espaço aéreo



em áreas menores do que em outros países que convivem mais intensamente com o terrorismo do que nós. Felizmente, nós não convivemos e não precisamos ter as mesmas distâncias. As alternativas de aproximação do aeroporto não vão se dar da mesma maneira em função dessa questão de segurança, como na cidade do Rio de Janeiro. O Aeroporto Santos Dumont é muito próximo do estádio. Então, a alternativa... Já estamos preparados, nós nos preparamos com responsabilidade, com seriedade e com muita competência.

Agora, na área aérea, eu tenho dito sempre: a minha capacidade de negociação — eu aprendi nesta Casa — é infinita. Quer dizer, eu sempre procurei, na vida pública, somar, e não dividir. Acho que as pessoas são diferentes. Nós temos que combater as desigualdades, e não as diferenças.

Então, eu sempre acho que nós temos que encontrar soluções que sejam negociadas, conversadas, que atendam a todos. Agora, com São Pedro eu não tenho condições de negociar, lamentavelmente. Evidentemente, espero que não ocorra, torço para que não ocorra, rezo — porque sou católico — para que não ocorra o fechamento de aeroportos. Se tivermos o fechamento do Aeroporto de Brasília em função do mau tempo, isso impacta a malha, porque Brasília é um grande *hub*, Congonhas é um grande *hub*, Guarulhos é um grande *hub*, Santos Dumont é um grande *hub*. Então, se tiver fechamento, vai ter problema. Mas não é algo que seja terrível, danoso. Não! Alternativas foram criadas para que problemas dessa natureza sejam enfrentados, porque nós não temos a capacidade de antevê-los. Nós temos que ter planos de contingência que nos permitam enfrentá-los.

Então, eu tranquilizo os senhores, o Deputado Francischini, pois não vai haver esse ambiente de caos, não vai haver nenhum problema. E as obras que não foram concluídas terão que ser concluídas. Elas terão que ser concluídas. Existe contrato e contrato assinado pela INFRAERO, que leu o contrato. A prestadora de serviço leu o contrato. Nós temos que aprender a cumprir contratos. Não dá mais para vivermos num país que não cumpre contratos. Nós temos que cumprir esses contratos.

Em relação ao problema de concessão, quero dizer que a Presidenta Dilma concedeu mais do que a soma das concessões feitas no País pelo Presidente Itamar, pelo Presidente Fernando Henrique e pelo Presidente Lula. O programa de infraestrutura que está em andamento no País teve um avanço excepcional nesses



últimos 3 anos, enfrentando algumas áreas que já tinham sido enfrentadas e outras que estão sendo enfrentadas como novidade, como, por exemplo, o caso do aeroporto, porque até então não se tinha entrado nessa área.

Mas o País avançou na área de portos, e vocês participaram aqui. Foi uma luta terrível, uma luta terrível, porque mudar não é fácil, mudar não é um ato de vontade. Para mudar, você tem que quebrar interesses constituídos, quebrar modelagens, quebrar hábitos, quebrar formas de agir, de se organizar. E isso é uma tarefa difícil. E vocês sabem disso, porque vocês vivem essa realidade, como eu vivi muitos anos aqui. Quando é uma situação de grande mobilização, de grande conflito, os processos ficam mais lentos. Mas eles foram enfrentados e estão andando.

A área de ferrovia está andando com grande dificuldade. Em relação às rodovias, o País teve de refazer a modelagem, modelagem inteira, para que se pudesse ter um processo de concessão que fosse algo absorvido pela realidade. Não adianta você sentar numa sala, pegar técnicos excepcionais e fazer uma grande proposta teórica, se na realidade ela não tem fundamento. Então, todos esses avanços foram dados, e nós já estamos começando, na área aeroportuária, a sentir mudanças.

Eu lhes asseguro que, neste ano, nós vamos ter uma mudança de paradigma, de patamar, uma mudança de qualidade. Nós não vamos mais viver a situação, no sistema aeroportuário, do ponto de vista físico e operacional, que vivemos até agora. Os nossos aeroportos vão voltar, como no passado, a frequentar a lista dos melhores aeroportos do mundo. E nós vamos buscar essas coisas este ano, por força de uma decisão que também não é obra de iluminação excepcional.

Este debate — o Deputado Domingos Sávio levantou isso, com muita propriedade —, se vai privatizar ou se não vai privatizar, quem era jurássico e quem não era, se perdeu há muito tempo. Foi um conflito ideológico que fugiu do que precisa o País, que é aumentar a capacidade de investimento, que é melhorar os seus mecanismos de gestão, que é ter governanças que sejam capazes de estimular a inovação, de incorporar tecnologia e de mudar métodos. Isso tudo é um processo que nós já amadurecemos. E, hoje, isso é absolutamente natural. Não há mais esse debate, não há ambiente para esse debate. Tanto que a Presidente



Dilma, de tudo, concedeu mais do que a soma do que tinha sido concedido antes, em área de infraestrutura.

Eu espero que o próximo mandato seja da Presidenta Dilma, que haja sua reeleição.

O SR. DEPUTADO DOMINGOS SÁVIO - Eu espero que não.

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Mas pode ser que não. O Deputado Domingos Sávio espera que não.

Ela ou quem vier, se o outro candidato ganhar, enfim, o novo Presidente da República vai usufruir de um ambiente de infraestrutura no País absolutamente diferente do que nós vivemos hoje e vivemos no passado.

Com relação ao programa regional mineiro, eu acho que é um bom programa. Quero dar este testemunho: é dos melhores, dos melhores! Há integração entre o programa nacional e o programa mineiro, inclusive com definição de fontes de financiamento distintas, para que se potencialize o setor. Agora, o programa de aviação regional não está atrasado. Colocar de pé um programa de intervenção na infraestrutura não é uma coisa que se faça em 2 meses ou 3 meses, sobretudo em um país que teve, durante décadas, carência de intervenção física na infraestrutura e, conseqüentemente, perdeu suas empresas, perdeu seus técnicos, perdeu suas empresas de projeto, suas empreiteiras, sua experiência, e uma geração de engenheiros deixou a engenharia para ir para o mercado financeiro. E isso tem reflexo no processo de trabalho. Então, o programa veio para cá como projeto de lei. Ele só foi aprovado depois de 6 meses. Em agosto do ano passado, começaram a assinar os contratos, e, só agora — eu já descrevi aqui —, nós estamos tocando esse programa.

Aproveito para entrar no caso levantado pelo Deputado Luiz Fernando. Lamentavelmente, a verdade é esta. O que houve? Ontem, inclusive, o Presidente esteve com o Governador Alckmin, estivemos os três juntos. E a conversa foi sobre o Aeroporto Regional de Ribeirão Preto.

Pois bem, o que houve? O Brasil tinha um sistema de outorga de aeroportos velho e danoso aos interesses do País. Prefeituras sem a menor condição de tomar conta de aeroporto tomavam conta de aeroporto. O aeroporto, para essas Prefeituras, não era uma coisa fundamental, não era importante. Então, punham qualquer pessoa para cuidar do aeroporto. E todo aquele equipamento se



deteriorava. O carro de bombeiro para aeroporto tem um arranque que é muito superior ao de carro de bombeiro normal. Então, pegava-se o carro de bombeiro, que custa muito mais caro para o aeroporto, retirava-se do aeroporto e punha para fazer o atendimento normal. Quebrava o carro de bombeiro. A Prefeitura não tinha condições de consertar este carro de bombeiro. E ficava lá o carro de bombeiro.

Governos e Estados sem nenhuma estrutura, diferentemente de Minas, São Paulo e Rio de Janeiro que têm estrutura, tomavam conta de aeroportos, mas não tomavam. O aeroporto perdia. Então, o que nós fizemos em função do programa de aviação regional? Fizemos uma nova política de outorga. Nós colocamos essa nova política de outorga em audiência pública. Essa nova política de outorga define qual é o limite do orçamento da Prefeitura, para a Prefeitura ter...

(Não identificado) - Este não é o caso, Excelência.

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Não, eu vou explicar qual é o limite. Na área da Amazônia, definimos os aeroportos que são estratégicos. E esses terão que ser operados pelo Estado, senão a União terá que assumir, sendo eles lucrativos ou não.

Pois bem, esse programa estava sendo colocado em debate, em discussão interna para ir à audiência pública. Eu determinei que fossem paralisadas todas as autorizações que significassem interferência no modelo de outorga, porque no modelo de outorga, tem as concessões. Eu tinha pedido o da Prefeitura de Campos. O Garotinho e a Rosinha estão querendo fazer a concessão do Aeroporto de Campos, que já foi outorgado para operação do Município. Os pedidos de Minas Gerais, pedidos de Pernambuco, de vários outros Estados, não era só São Paulo, foram todos paralisados, para que nós tivéssemos a nova política de outorga e a política de outorga fosse debatida e fosse objeto de publicação por intermédio de uma portaria.

Nesse espaço de tempo, o chefe de gabinete leu aquela coisa de maneira diferente, transmitiu-me, dizendo que não era sobre aquilo de que se tratava, mas era outro assunto. Evidentemente eu disse: *“Olha, é um assunto que não é tão importante!”* E, no volume de papel, eu disse “sim”. E foi o que eu disse. É verdade. Eu não minto, não minto. Eu acho que o homem público não deve mentir, porque o preço da mentira é muito mais caro, às vezes irrecuperável, do que a verdade.



Então, eu não minto. Aí eu assinei. Quando eu vi que estava errado, mandei cancelar, o que não significa que o programa não esteja em andamento.

Esses aeroportos todos que você citou já foram visitados pelas projetistas. Os projetos já estão feitos. Algumas contribuições feitas pelo Governo de São Paulo estão incorporadas, outras não. O caso mais delicado, mais complexo é o de Ribeirão Preto. Esse é onde o Estado entra, onde o Município entra, porque são decisões técnicas complicadas. Ribeirão, você conhece, você vai ter que fazer viaduto. Enfim, não é uma obra simples. A pista tem que ser uma pista diferente de todas as outras pistas, mais para aeroporto grande do que para aeroporto médio, porque é um aeroporto de carga importante. Enfim, essas ações todas estão em andamento. E não há, absolutamente não há nenhuma discriminação com relação a São Paulo e a nenhum Estado. Não há esse problema.

Nós vamos entrar em período eleitoral, daqui a algum tempo. Mas, agora, nós não estamos ainda nele, e não há, não houve e não há nenhuma má vontade, nenhum problema com relação a São Paulo nem a qualquer outro Estado.

Finalmente, com relação a preços. Temos dois pontos sobre os quais eu rapidamente quero falar. O primeiro é em relação a preços praticados nos aeroportos. Vocês têm razão. Quando eu cheguei, a INFRAERO não tinha política comercial. Não é possível você não ter política comercial.

Nesta Casa, uma reclamação generalizada era quanto ao aluguel de hangar para empresas de táxi aéreo, para oficina de avião e para atendimento à aviação de pequeno porte. Em cada superintendência, era uma política, uma maneira de agir, etc. Os preços praticados dentro dos aeroportos eram absurdos e ainda são preços sem nenhum limite, até porque não havia conceito. E não tendo conceito, não tinha critério.

O aeroporto é um lugar para atender à aviação. Então, você não pode tratar da mesma maneira o aluguel de um hangar para aviação, de uma oficina para aviação como você trata o aluguel de uma loja que vai vender joias. O avião só pode ser tratado ali. Ele não pode estacionar fora do aeroporto, e a sua oficina não pode ser colocada em qualquer lugar da cidade. A oficina só pode ser feita no aeroporto. E o aeroporto é feito para isso.

Então, os critérios de licitação têm que ser diferentes dos critérios de licitação de uma loja de joias. Internamente, tem duas coisas no aeroporto, sobretudo na área



que eles chamam de área ar, que é a área de embarque, que você só tem ali dentro — se você entra, não pode sair —, que são alimentação, banca de jornal e posto de informação. São coisas que você só pode ter ali dentro. E, no caso da alimentação, quase que se cria uma reserva de mercado, porque você só pode comer ali dentro.

Então, não tem cabimento não estimular a concorrência. Você precisa ter a concorrência como critério de licitação para discutir com o Tribunal de Contas, seja lá com quem for, se necessário, mas você precisa ter como critério a concorrência para que possa evitar um abuso de preço como tem havido.

Como vocês já falaram aqui, em vários aeroportos é a mesma empresa. Não dá, não pode ser desse jeito. Não dá. Então a nova política, que já foi editada e publicada, define esses critérios. O preço de aluguel cobrado por uma loja de alimentação não pode ser o mesmo preço cobrado por uma loja que vende joias, que vende roupas. Alimentação é fundamental.

E a concorrência — é o que ocorre nos aeroportos concessionados, eles estão criando não por regra burocrática —, a própria concorrência está começando, porque são várias alternativas. Então, algumas lojas de alimentação estão criando o que eles chamam de combo, a um preço mais baixo. Mas não é nenhuma política escrita. É o jogo de mercado. Como eles tomam a decisão de colocar vários concorrentes, há a possibilidade de o cliente sair ganhando, porque a concorrência tem esse benefício. Ela sempre melhora as condições do cliente. E é esse conceito, essa ideia que a política (*o microfone é desligado*) traz. E eu espero que, com o tempo, nós possamos ter também na rede da INFRAERO, nos aeroportos operados pela INFRAERO, a aplicação dessa política com bons resultados.

Finalmente, o preço da passagem de avião. O Marcelo certamente vai tecer algumas considerações, mas eu quero dizer duas coisas. Primeiro, o Brasil já viveu preço controlado. Naquela época, quando fui Prefeito, havia o Conselho Interministerial de Preços. O preço da passagem de ônibus de todas as cidades brasileiras era fixado aqui em Brasília. Não dava certo. Não podia dar certo. O preço da passagem de avião era controlado. O preço médio era maior do que é hoje, porque o controle tem isso. Então, nós, já há algum tempo, praticamos a liberdade tarifária. Então, você organiza as companhias, e daí você tem passagem a 50 reais. Quando elas veem que...

(Não identificado) - Mas aí é *dumping*...



O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - E agora, quando as pessoas vão comprar em cima da hora e há uma demanda grande, aí o que o mercado absorve vai. Por exemplo, na Copa. Eu me lembro de que há algum tempo eu vim aqui: “Ah, porque os preços estavam abusivos, estavam isso”. Eu disse: *“Calma, não está na hora desse jogo ser jogado. Esse jogo vai ser jogado daqui a pouco. Nós vamos ter que esperar o sorteio, a definição, aí é que nós vamos colocar a malha”*.

Quando houve o pedido de malha, foi dado a eles tudo que queriam. Então, entraram em promoção, porque a oferta era muito maior do que a procura. Então eu creio que esse sistema é mais seguro, melhor do que o preço controlado.

Eu acho que respondi tudo. Eu agradeço a você.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - Bom, então a gente agradece ao Ministro Wellington Moreira Franco.

Vamos passar a palavra ao Marcelo Guarany, Presidente da ANAC.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANY - Obrigado, Sr. Presidente. Pretendo ser breve. Acho que o Ministro cobriu todos os pontos. Eu acho que ele deixou duas ou três coisas. Primeiro, eu quero complementar a tarifa. Na última apresentação em que eu estive aqui, salvo engano no final de abril, eu trouxe até um gráfico que de vez em quando a gente traz, mostrando o benefício da liberdade tarifária. Acho que o Ministro falou sobre isso.

A gente vive a liberdade tarifária desde 2000, 2001, quando começou a ser implementada a total liberdade de preços no mercado doméstico, numa portaria conjunta do Ministério da Defesa e do Ministério da Fazenda. Eu sou funcionário do Ministério da Fazenda e já trabalhava lá nessa época. A partir daí teve um rescaldo entre 2003 e 2004. Em 2005, a Lei da ANAC consagra a liberdade tarifária para todos os destinos tanto domésticos quanto internacionais. E, a partir dela, continuou sendo implementada e consolidada.

O resultado que nós temos de 2002 a 2012 é que o preço médio da passagem aérea é a metade do preço cobrado há 10 anos. Isso obviamente varia de região para região. Mas esse é o total da soma de todas as tarifas vendidas, em todos os destinos no País, de 2002 até hoje.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS - De 2002. Não, o aumento que a gente teve o ano passado foi de 4% da tarifa média. E neste ano a gente já está observando uma volta ao patamar do ano anterior.

O que é diferente? As pontas. Esse gráfico é interessante, porque ele mostra, para todos os destinos e todas as faixas de preço, quanto que ele se vende. De novo, isso também demonstra que no passado você tinha uma quantidade... Por exemplo, em 2002 eu consigo assegurar que eu não tinha nenhuma passagem por menos de 100 reais, enquanto que em 2012 eu tinha 5% das passagens por menos de 5 reais. E o número de passagens por menos de 500 reais eu não vou saber de cabeça. Tentei achar o gráfico aqui rapidinho. Mas asseguro que 70% das tarifas custam menos de 500 reais. E o que passa de mil reais é 1% das tarifas.

Então, é o seguinte: a grande concentração das passagens mais baratas, as mais vendidas estão abaixo de 500 reais. E as acima de mil reais são muito poucas. O que varia? O que o Ministro colocou: quanto mais cedo eu compro, quanto mais concorrência eu tenho, quanto mais oferta eu tenho, mais barato eu vou pagar. Então, tem algumas variáveis que fazem com que a passagem seja mais barata.

O turista que geralmente se programa para comprar passagem daqui a 4 ou 5 meses encontra passagens mais baratas e tem maior disponibilidade de passagens promocionais. Se um executivo precisa ir a São Paulo amanhã, a tarifa é mais cara. Esses são os preços que a gente geralmente encontra, porque os nossos compromissos são geralmente em cima da hora. Se eu tenho que estar em São Paulo na sexta-feira, então eu vou pagar 100 mil reais nessa passagem. Agora, a gente conseguiu se programar para comprar uma passagem ontem para a inauguração de Guarulhos, pagamos 200 reais, ida e volta. Isso vai variar muito.

Então, essa opção permitiu que a gente colocasse muito mais gente dentro do transporte aéreo. Essa foi a pergunta que o senhor fez. Eu não vou ter os CPFs aqui, mas a gente tem 110 milhões de passageiros transportados hoje, que equivalem hoje à metade da população. Tem um número que a gente sempre usa também, que é um indicador de universalização do transporte. O número de passageiros embarcados e desembarcados em todos os aeroportos do País hoje equivale à população do País. Há 10 anos, isso era 30% da população. Então, hoje equivale a 100% da população, já quase passando. Esperamos que este ano já passe.



O número ainda é baixo, se a gente compara com outros países do mundo. A Austrália, país continental com dimensões parecidas com as do nosso, o número de passageiros transportados nos aeroportos é cinco vezes a população. Vinte milhões de habitantes na Austrália, 100 milhões de passageiros movimentados. Então a gente ainda tem um caminho longo para chegar.

O SR. DEPUTADO LUIZ FERNANDO MACHADO - Desculpe-me até interrompê-lo, mas só para não perder a oportunidade de acompanhar o seu raciocínio.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS - Pois não.

O SR. DEPUTADO LUIZ FERNANDO MACHADO - Isso pode se dever à razão de nós não termos tantas cidades atendidas pela aviação comercial? Quantas cidades? É óbvio, se você não tiver, também não é a razão desta audiência pública. Mas eu queria o comparativo em números de cidades atendidas na Austrália, sob a dimensão continental como você disse, e de cidades atendidas no Brasil. Quantas cidades no Brasil a aviação comercial atende efetivamente?

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS - Está entre 120 e 130, porque varia muito...

O SR. DEPUTADO LUIZ FERNANDO MACHADO - E na Austrália?

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS - Na Austrália eu não tenho o número, mas, com certeza, é menor. É menor, porque tem menos cidades, provavelmente. A população é de 20 milhões na Austrália. E a gente tem 5 mil Municípios. Eu tenho que tentar estimar isso, para deixar isso comparável. A gente pode tentar trabalhar. Não tem problema não. É o grau de universalização geográfica que você está perguntando.

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - No programa de aviação regional, nós trabalhamos com o número de aeroportos funcionando. São 120 aeroportos. São 700 aeroportos no Brasil, mas funcionando 120. E nem todos os 120 têm voos regulares.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS - São 120, com voos regulares.

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Cento e vinte, com voos regulares.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - Luiz, isso é importante. Marcelo, eu citei o exemplo de Prudente. Nós viajamos, às vezes, para o interior de São Paulo. Por exemplo, eu estava de carro a 750 quilômetros. Aí tem o Aeroporto de Prudente, que era o mais perto. O problema não é a quantidade de aeroportos, mas de voos regulares. Ou, então, tem dia que não tem voo nenhum nos horários que interessam. Por exemplo, tem que ter voo de manhã, de tarde e de noite que interessa aos executivos, fundamentalmente.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - E o chefe empresta jatinho pra quem precisar aí.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - Aí é com vocês lá no Paraná. *(Riso.)*

O SR. DEPUTADO LUIZ FERNANDO MACHADO - Faça a solicitação de um para nós, então, Francischini.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - Nós, só voos regulares. Então, eu acho que as empresas precisam... É lógico, eu concordo que tem que ter mercado. Mas, às vezes, eles não têm o mercado porque não tem voo. Por exemplo, eu faria lá, talvez, em 50 minutos até Guarulhos ou Congonhas. Eu perdi diversas atividades no domingo. Foram 8 horas de carro, 8 horas! Então, aí, eu acho que o problema não é a quantidade, mas a disponibilidade de voos regulares.

O SR. DEPUTADO LUIZ FERNANDO MACHADO - E a gente poderia discutir também, Marcelo, não sei se é oportuno ou não, a função social da aviação. No momento em que a gente tem o querosene como aquilo que se diz — o que mais encarece o valor da passagem aérea é o querosene da aviação — e a gente tem uma função social, é óbvio que a empresa só quer ir para onde tem demanda. Mas se ela pudesse ter um subsídio, qualquer que seja o subsídio para poder auxiliar nesse atendimento, eu acho que seria muito bom.

Vai ter. O Ministro está antecipando.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS - Eu vou me colocar no papel da Secretaria de Aviação Civil. A SAC está desenvolvendo a política e a gente trabalha ajudando eles. Mas o primeiro ponto para desenvolver voos regionais é ter infraestrutura. Ou seja, primeiro, o aeroporto da cidade pequena tem que ter capacidade para receber aquela aeronave, com condições de segurança, porque a nossa principal função é garantir segurança. Então, a pista tem que ter o



comprimento adequado, largura adequada, tem que ter uma distância do terminal. Tem prédios, às vezes, nas cabeceiras. Em muitos Municípios, as cidades chegaram muito próximos dos aeroportos. Isso é um problema. Para ter um aeroporto novo funcionando a infraestrutura é a primeira coisa a funcionar para ter novos voos regionais.

Então a SAC está trabalhando num pacote de medidas, que é a ampliação desses aeroportos e condições de infraestrutura com segurança para eles e o resto para desenvolver o transporte. São subsídios, isenção das tarifas aeroportuárias. Mas esse é o pacote que está sendo trabalhado.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS - O Ministro já se manifestou várias vezes sobre o preço.

(Não identificado) - Tem que pedir ao Governador de São Paulo para baixar o ICMS.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - Tem que falar com o Alckmin.

O SR. DEPUTADO MARCELO PACHECO DOS GUARANYS - A tributação.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - E o Alckmin querendo aumentar.

(Não identificado) - Só o Alckmin?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - *(Pausa.)* Já concluiu?

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS - Não, Sr. Presidente. Só para eu fechar. Eu acho que o Deputado...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - Bom, então, vamos ser extremamente rápidos, Francischini.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS - Só queria responder a uma questão do Deputado Francischini.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - Então, deixe ele responder primeiro; às vezes, é o que eu vou perguntar.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS - Ele tinha me perguntado como nós conseguimos garantir que não está tendo problemas com a utilização do aeroporto durante esses períodos de maior demanda.



O Ministro colocou como está sendo utilizada a infraestrutura, como nós fizemos o mapeamento e toda essa coordenação. Esse é um trabalho coordenado pela SAC que tem sido desenvolvido em todos os grandes eventos, mas com atuação de todos os órgãos não só da ANAC, mas da Polícia Federal, da Receita Federal, da ANVISA, de todos os órgãos que atuam dentro do aeroporto. Nós fizemos este trabalho para a Conferência Rio+20, primeiro grande evento que sediamos, para a Jornada Mundial da Juventude, para a Copa das Confederações. E todos foram planejados e executados com sucesso.

Independente do tamanho da infraestrutura, o que garante da nossa parte que não vai ter mais voos do que infraestrutura? Nós pegamos toda a capacidade do aeroporto. É aquela linha azul que está em todos os gráficos. A partir daquela linha não tem voo, não pode ter voo, nem voo da aviação comercial nem voo da aviação geral.

Então, ali a gente distribuiu os horários para todas as empresas aéreas que estão nos solicitando e para a aviação geral ainda está aberta a solicitação. É uma aviação que funciona mais por demanda, é mais perto, é aviação particular, tem uma característica não regular, não vai vender passagem. Então, pode pedir até na última hora, e não damos *slots* além do que está ali previsto.

De nada adianta fazer todo esse planejamento e não ser bem executado. Então, precisamos exigir que seja bem executado. Esse planejamento já é feito com uma capacidade para funcionar bem o aeroporto. Obviamente, em momentos de pico o aeroporto fica mais cheio. Se tem um problema meteorológico, o aeroporto fecha. Por exemplo, o Aeroporto Santos Dumont fecha durante meia hora. Os voos que estão previstos para aquela meia hora são empurrados para a hora seguinte e aí gera atrasos sequenciais. Se Congonhas fechar, os voos também sofrem atrasos. E, como as aeronaves saem do Sul, passam em Congonhas, vêm para Brasília, vão para o Norte do País, geram-se atrasos nos outros aeroportos.

Então, o planejamento é feito para permitir que os voos sejam sempre dentro da capacidade, interferências meteorológicas podem atrasar um pouco mais o voo, mas o planejamento continua sendo mantido. Isso de novo, para a aviação regular e para a aviação geral.

Para efetivar, para garantir que esse planejamento vai ser bem executado e cumprido pelas empresas é que nós colocamos aquela série de penalidades. Não



são penalidades que foram pensadas para a Copa. São coisas que nós já estávamos trabalhando. E eu separo em duas: as multas e a parte de suspensão, ali mais drástica. Mas as multas já estão numa resolução que está sendo discutida na Agência desde 2012, que é a resolução de alocação de *slots*.

Nós temos algumas definições de política de alocação de *slots*, que estão sendo discutidas com o Governo Federal, mas a utilização do *slot*, a partir do momento em que é dado para a empresa aérea, já é uma coisa que nós estamos implementando ali, e vai ser multado se não utilizado no horário devido.

Por que não fazemos isso para todos os aeroportos — uma pergunta do senhor, Deputado —, todo o tempo? Porque nem todos os aeroportos ficam congestionados o tempo inteiro. Congonhas é o nosso aeroporto congestionado por excelência. E, sim, lá a gente tem que garantir que o *slot* vai ser bem utilizado, porque, se não for bem utilizado, a gente tem passar para outra empresa utilizar.

Durante esse período nós não estamos coordenando só Congonhas, que é o aeroporto que é coordenado durante todo o ano. Estamos coordenando todos os aeroportos da Copa do Mundo, mesmo que não haja um problema de congestionamento, porque não queremos que a demanda que é mais imprevisível, que é a da aviação geral, da aviação executiva, ultrapasse os limites de utilização do aeroporto. Então, estamos controlando toda a capacidade. Esse trabalho não precisa ser feito o tempo inteiro durante o resto do ano.

O que nós queremos fazer, nos outros aeroportos, que estamos implementando aos poucos, é um trabalho de coordenação, sim, de alguns horários, que, às vezes, são necessários. Então, Guarulhos não tem o mesmo grau de utilização de Congonhas. Congonhas tem todos os horários cheios o tempo todo, mas Congonhas não funciona das 11 da noite às 6 da manhã. Já Guarulhos funciona, por exemplo, 24 horas. A madrugada tem uma ociosidade, mas os horários que são mais congestionados já são hoje, na prática, coordenados.

Então o que a gente quer fazer é pegar todos os aeroportos que têm um grau de congestionamento maior e coordenar também durante os outros períodos. Isso a gente já tem feito na prática, mas instituir isso como regra.

É mais fácil você ir acostumando o setor aéreo com a prática, depois ir sedimentando isso como regra e ir aplicando as penalidades, quando houver desvio.



Nossa intenção é fazer a coisa funcionar o melhor possível não só na Copa, mas em todos os outros momentos. Acho que as lições do que a gente está aplicando para a Copa perduram. Essa é uma norma que já vai ficar. A gente só a antecipou em relação à grande discussão de *slot*, que a gente continua fazendo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - Obrigado, Sr. Marcelo dos Guarany's.

Com a palavra o Deputado Fernando Francischini.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - Sr. Presidente, quero esperar o Ministro. A minha intervenção será de 1 minuto apenas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - Alguém deseja dirigir-se ao Sr. Marcelo?

O SR. DEPUTADO LUIZ FERNANDO MACHADO - Não sei se seria o Marcelo a responder.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - O Ministro precisou sair rapidinho, mas já volta. Deseja pronunciar-se, Deputado Domingos?

O SR. DEPUTADO DOMINGOS SÁVIO - Eu vou adiantando aqui com o Marcelo.

Marcelo, eu não aceito como conclusivo, embora respeite muito a sua posição — e acho que ficou bem claro, durante toda esta audiência, o nível de respeito e até de admiração pelo trabalho sério —, mas eu acredito que cabe uma pesquisa mais aprofundada sobre esta questão do preço de passagem. Digo isso, primeiro, porque você está aqui num ambiente em que as pessoas viajam absolutamente todas as semanas, e a gente sente no bolso! *“Ah, o Deputado tem uma verba parlamentar.”* Tem, mas essa verba tem limite e é para atender a várias demandas, como ocorre com também você. E isso também vale, é claro, para qualquer...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - E não atende, Deputado Domingos, não atende!

O SR. DEPUTADO DOMINGOS SÁVIO - Não atende, não atende! E aí a gente está fazendo conta e está vendo que o preço está aumentando mais do que a inflação média no Brasil. Então, eu quero fazer um apelo a você — e, dentro dos organismos, ao Ministro, obviamente, porque eu acho que, como Agência reguladora, a ANAC obviamente deve ter um controle dessa questão do preço: que se coloque uma lupa em cima disso. E sei que não é muito fácil fazer essa análise,



porque vendem uma passagem por 50 reais e, no mesmo dia ou no dia seguinte, para o mesmo trajeto é vendido por 500 reais. Isso seguramente dificulta os mecanismos de controle, que é a grande função da Agência.

Nós concordamos, Ministro, — inclusive agradeço a V.Exa. a constatação de que temos a mesma linha de pensamento, quando V.Exa. fez referência à minha fala e foi na mesma linha —, que esse é um caminho sem volta. Quem quer que seja eleito Presidente do Brasil — e espero que seja o Aécio — obviamente não irá na contramão da história, para excluir o setor privado, que deve ser um parceiro do interesse público na construção da solução para os problemas estruturais do País, sendo parceiro, sendo investidor, acreditando no País. E é isso que a gente está vendo, com a possibilidade de melhorar a infraestrutura portuária e aeroportuária. Agora, preço somos nós temos que regular, não o setor privado: *“Olha, façam o preço livre que vocês quiserem.”* E começa-se a especular.

Eu não admito que o preço de passagem aérea esteja subindo só na média da inflação. Para mim, está acima da média. Eu vou pedir à Secretaria-Geral da Casa que levante, pelo menos nos últimos 4 anos, como está o preço médio que nós estamos pagando.

Quanto à questão da alimentação, Ministro, eu recebi a resposta da INFRAERO — e aí me dirijo ao Marcelo também — de que havia a decisão de colocar restaurantes populares, que não chegou a Belo Horizonte, ao Aeroporto de Confins. Não chegou à maioria dos aeroportos, parece-me. Aqui em Brasília também não vi. Aqui em Brasília, na área de embarque, a situação de exploração é igual. Eu falo da área de embarque. A área externa, de desembarque, até não me preocupa, pois dali você pode sair, ir embora. Mas na área de embarque, quando já se está lá dentro, é um roubo!

Eu acho que precisa haver licitação, para que haja pelo menos um estabelecimento que, para ganhar a licitação, tenha contratualmente o compromisso de adotar o preço médio de lanchonetes e restaurantes de nível popular — e não estou falando o popular público, mas o nível popular nas cidades. É óbvio que tem que haver controle.

Eu queria só concluir, já que o Ministro voltou...

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Posso só dar uma sugestão, antes que V.Exa. mude de assunto?



O SR. DEPUTADO DOMINGOS SÁVIO - É claro.

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Quero falar com relação a essa preocupação e a essa necessidade de se acompanhar a estrutura de preços. Eu creio que o fato de o preço ser livre é um ganho.

O SR. DEPUTADO DOMINGOS SÁVIO - Concordo. Não quero que seja tabelado.

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Agora, não podemos também ficar só alegres e felizes porque há um ganho. Então, eu sugeriria que a ANAC encaminhasse à Comissão, de 6 em 6 meses, um relatório sobre...

O SR. DEPUTADO DOMINGOS SÁVIO - ... o comportamento de preço.

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - ... o comportamento de preço.

O SR. DEPUTADO DOMINGOS SÁVIO - Excelente, Ministro, excelente! Mecanismo de transparência.

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Exato. Gera transparência e gera a possibilidade concreta de uma discussão mais racional sobre esse tema.

O SR. DEPUTADO DOMINGOS SÁVIO - Perfeitamente, Ministro.

Eu concluo deixando ao Ministro duas considerações. Com relação ao Aeroporto de Confins, insisto em que haja um cuidado maior, porque lá está mais atrasado que a média. A parte rodoviária, que tinha uma parceria com o Estado, está pronta. O Estado de Minas participou. O acesso ao aeroporto está pronto. A parte interna do aeroporto está um caos — um caos é forma de expressão, mas está complicadíssima.

A aviação regional eu não vou abordar aqui. Eu estou aguardando uma audiência com V.Exa. Seria egoísmo tratar só de Minas Gerais. Mas em Minas Gerais, V.Exa. já disse, é elogiável o esforço que o Governador Aécio fez, assim como o Governador Anastasia. Foram muitos investimentos, e outros estão em curso. E a gente quer a colaboração da Secretaria Nacional de Aviação para que isso se materialize em voos que realmente atendam às diversas cidades polo de Minas. Divinópolis é uma delas. Eu quero tratar disso com V.Exa. lá, pessoalmente, o mais breve possível.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - Com a palavra o Deputado Fernando Francischini.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - Presidente, eu vou voltar ao assunto, pois acho que a gente fugiu demais, Ministro. Volto a dizer que a gente teve 7 anos. Houve uma matéria, V.Exa. deve ter visto, um editorial do jornal *O Globo* falando que a gente pode ganhar a Copa do Mundo de futebol, mas a copa do mundo de planejamento e execução, esta a gente já perdeu antes da Copa! Por quê? Porque faltam 22 dias! E eu vou repetir para V.Exa., só para finalizar a pergunta: Confins só tem 42% do nível de execução que a INFRAERO passou; Cuiabá só tem 53%; Curitiba só tem 18%; Fortaleza só tem 15%; Porto Alegre, que é a tragédia, 1,85% do terminal; Salvador, 52%. Vou listar só seis. E V.Exa., ao me responder sobre as obras, foi bem direto: “*Vou fazer cumprir os contratos*”. Faltando 22 dias para a Copa, já está evidente que não foram cumpridos os contratos. O que V.Exa. vai fazer?

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Vou penalizar.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - Vai penalizar como? Vai multar? Vai revogar a licitação? Vai deixar inadimplente? Vai torná-las inidôneas? Aqui nós estamos falando das maiores empreiteiras do País, as que estão envolvidas aqui, as que a gente poderia...

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Nós não estamos falando das maiores empreiteiras do País.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - V.Exa. tem razão, as que foram privatizadas. As privatizadas não, as concedidas é que são as maiores! E estas estão em dia, são as que estão em dia.

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Esse é um dos grandes problemas! Esse é um dos grandes problemas!

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - V.Exa. trabalhou e, eu sei, tem uma grande amizade com o Presidente Fernando Henrique Cardoso. Eu gostaria de buscar lá de trás um artigo dele, quando a Presidente Dilma resolveu conceder esses aeroportos. V.Exa. leu esse artigo? O artigo falava do filé: “*O osso e o mignon*”. Falava que o erro da Presidente Dilma — erro ideológico — nessas concessões era o seguinte: o osso são os aeroportos regionais que, já que não foram junto com o filé *mignon*, vão ficar abandonados. O filé *mignon* está indo muito



bem: 97% a 98% de execução, e com dinheiro privado. Foi muito bem a concessão. Agora, e o osso que sobrou? O osso que sobrou é Divinópolis, o osso que sobrou é Jundiá, o osso que sobrou são os aeroportos regionais, que não têm nada.

Eu faria só uma pergunta, Presidente, e vou ser bairrista aqui. Curitiba tem 18%. Deixei as duas fotos na sua mão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - Mas Curitiba é filé *mignon*; o osso é Paranavaí.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - O que eu vou ter em Curitiba para a população que eu represento? V.Exa. vai entregar lá... Só tem duas pontes de embarque! Uma, a da foto, está só está no puxadinho. O resto, só em março de 2016! Portanto, a pergunta é só esta: o que eu vou ter em Curitiba para anunciar para a população? Em São José dos Pinhais, cidade onde fica o Afonso Pena, o que eles vão ter para a Copa?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - Já fizeram as perguntas? Depois, nós temos que encerrar.

Deputado Fernando Francischini, não tem carne ruim, tem carne malfeita! V.Exa. é lá do Sul, também sou do Sul. Tudo pode ficar bom, depende da forma como se faz! Digo isso só para descontrair um pouco, ainda mais na hora do almoço, para o qual já estamos atrasados.

Passo a palavra ao Sr. Ministro Moreira Franco.

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Um dos grandes problemas que nós estamos tendo nessas obras contratadas pela INFRAERO... E, enfim, o Presidente da INFRAERO não está aqui porque não foi convocado. Ele poderia ter sido convocado.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - Mas V.Exa. é chefe dele, Ministro?

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Não, não, não sou seu chefe.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - Eu sei que V.Exa. conduz bem lá. Tem que enquadrar esse cara lá!

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Calma, calma! Deixe-me falar.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - Deputado Francischini, vamos deixar o Ministro responder.

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - A convocação é sua. Se ele não está, não é porque quis fugir, é porque não foi convocado. Eu tomei a iniciativa. Pedi autorização do Presidente da Comissão para convidar o Presidente da ANAC porque era para falar de tráfego aéreo, um assunto que eu não domino muito. É um assunto que está em pauta, atual e está sendo objeto de debates e reuniões com técnicos das empresas. Eu achei que era importante que viesse aqui à Casa e comunicasse como isso vai se dar, tanto da parte dos pilotos da aviação comercial quanto da parte dos pilotos da aviação executiva, como foi feito aqui.

Agora, o Presidente da INFRAERO já veio várias vezes a esta Casa, veio convocado comigo, veio convocado sozinho, porque ele tem autonomia e preside uma empresa autônoma.

Feita essa ressalva, eu acho que é importante ver que, quando se fala desses contratos da INFRAERO, tais contratos são feitos com muitas empresas que não têm condições de executar. Uma luta que eu estou tendo é restabelecer algo que neste País já houve, e funcionava muito bem, que em determinadas licitações, em que você trabalha com técnica e preço, você tem que ter técnica com valor mais alto do que preço. Então, a regra que se pratica é 50/50. Isso, na minha opinião, com a minha experiência, é um dos motivos de geração desses atrasos sucessivos em obras, sobretudo de infraestrutura. Você não pode contratar uma empresa de projeto 50/50. Empresa de projetos, de engenharia, é basicamente técnica. Então, você tem que pontuar de maneira distinta, para evitar o que ocorre hoje. Tem empresas que colocam o preço lá embaixo e, como é 50/50, elas ganham em preço, mas não terão condições de colocar engenheiros competentes para fazer, com o preço fixado como remuneração do engenheiro. Então, eu creio que procedimentos dessa natureza devem ser observados, para que nós possamos trabalhar adequadamente.

Segundo, a política definida pela Presidente Dilma, em que pese toda a minha admiração... De fato, sou amigo do Presidente Fernando Henrique desde antes de ele ser político. Eu trabalhei com ele, que foi meu professor. Ele não chegou a me dar aula, mas o primeiro estágio que eu fiz como sociólogo foi no CEBRAP — Centro Brasileiro de Análise e Planejamento, ainda na década de 60. E já estava lá



ele, o príncipe da sociologia brasileira. Então, é uma pessoa com a qual eu convivo esses anos todos. Eu tive o privilégio de aproximá-lo do Dr. Ulysses Guimarães.

Agora, neste caso aqui, não é bem assim. A opção, tomada pela Presidenta Dilma, de fazer a concessão dos principais aeroportos do País, foi decidida por uma razão de natureza de política pública. Nós precisávamos das melhores empresas operadoras de aeroportos do mundo. Nós precisávamos de consórcios que tivessem condições financeiras para operar esses grandes aeroportos. Se nós fôssemos colocar aeroporto pequeno, possivelmente nós não teríamos ninguém, porque, quando não há lucro e há necessidade de garantir ao cidadão um direito, o poder público tem que assumir isso, independente de rentabilidade. Este é um conceito que tem que ser introduzido neste País.

A partir de um determinado momento, com a deformação da luta ideológica de privatização, começou-se a querer achar que subsídio era coisa do demônio e que o poder público só deveria assumir o que desse lucro. Errado! Subsídio não é coisa ruim; é uma ferramenta de política econômica excepcionalmente útil para a população, desde que seja transparente. O erro não é a existência dele, é a não transparência dele. Se ele é transparente, é uma ferramenta excepcional de política econômica, da mesma maneira que o poder público tem que assumir aeroportos ou atividades que não deem lucro, porque são necessárias à população.

Então, quando nós colocamos esses grandes aeroportos foi para trazer grandes grupos, com capacidade de investimento, e grandes operadores internacionais, para que nós recuperássemos os 30 anos que o Brasil, desde 1982 — por força da crise cambial, financeira e econômica, da perda de moeda e do esforço de recompor tudo —, deixou de investir e atuar na infraestrutura. Então, foi por causa disto — e não por que um era osso e outro era *mignon* —, de uma política pública que está sendo bem-sucedida, muito bem-sucedida!

E outra coisa: não foi só a INFRAERO que atrasou obra de aeroporto. A ANAC está agora acabando, como disse aqui, uma fiscalização no Aeroporto de Viracopos. A empresa também não cumpriu o contrato. O que vale para João vale para Francisco, é a recomendação que eu fiz à ANAC. O que se está exigindo de Viracopos tem que se exigir da INFRAERO. A regra tem que valer para os dois, não pode ser para um “sim” e para outro “não”. Os dois têm um contrato com o poder público. A INFRAERO, mesmo sendo uma empresa pública, quando lhe é dada a



possibilidade de operar um aeroporto, ela tem um contrato com o poder público, e esse contrato exige que a operação seja de qualidade.

Então, os critérios de avaliação de desempenho, de eficiência e de eficácia, que são usados pelo contrato com as concessionárias e permitem uma avaliação geral dos aeroportos, têm que ser usados com os aeroportos operados pela INFRAERO.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - E quanto a Curitiba?

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Então, veja que, sem nenhuma politização, existe razão e mérito na política de aviação civil que está sendo implantada no Governo da Presidente Dilma, porque foi ela que tomou a iniciativa de definir essa política e de assumir os riscos e os desafios de sua implementação.

Com relação a Curitiba, seus aeroportos, como os outros aeroportos do País, estão preparados para atender à demanda da Copa. As obras que lá estão serão entregues. A INFRAERO entregará as obras do aeroporto de Curitiba.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - Obrigado, Ministro.

Com a palavra o Deputado Luiz Fernando Machado, bem rapidinho.

O SR. DEPUTADO LUIZ FERNANDO MACHADO - Vou retomar a questão dos aeroportos de São Paulo para somente saber um único ponto, Sr. Ministro. Por que nós tivemos autorização para a construção de dois novos aeroportos no Estado de São Paulo livre de todo esse estudo a que V.Exa. aqui se refere para não liberar as concessões?

O SR. MINISTRO WELLINGTON MOREIRA FRANCO - Porque um é uma outorga que se dá, que se transfere ao Governo do Estado, a Municípios — tem vários Municípios que vão receber a responsabilidade de operar o aeroporto e que vão fazer concessão ou até PPP — e a Estados.

Quando autorizado, o aeroporto é totalmente privado, o risco é totalmente privado e ele tem um estatuto jurídico diferente desses outros. Nós estamos já concluindo a definição da política de outorgas e não a política de autorização. As mudanças que deverão ocorrer na política de autorização são para permitir que a União autorize aeroporto comercial, porque, até então, só está podendo autorizar aeroporto para aviação geral.

O SR. DEPUTADO LUIZ FERNANDO MACHADO - Perfeito, Ministro.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - O Dr. Marcelo vai dar só uma informação, a pedido do Ministro Moreira Franco.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS - É para o Deputado Domingos Sávio, sobre os relatórios.

Nós temos uma série de relatórios que publicamos sobre tarifas que podemos encaminhar para os senhores. Eles estão geralmente na Internert. Eu tenho várias aberturas. Os dados das tarifas por empresa são confidenciais, porque se trata de uma política comercial da empresa, mas a gente trabalha com eles bem agregados. Eu tenho aqui todos os gráficos separados por região, por período, por meio dos quais a gente pode ver a distribuição das tarifas. Eu acho que é interessante, e, a hora que quiser, pode tanto ir lá como a gente pode vir aqui e conversar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vanderlei Siraque) - Obrigado ao Ministro Moreira Franco, Ministro-Chefe da Secretaria de Aviação Civil, e ao Marcelo Pacheco dos Guaranyys, Presidente da ANAC. Muito obrigado.

Vamos eleger a Presidenta Dilma, porque em time que está ganhando não se mexe!

Está encerrada a presente reunião.