

COMISSÃO DE TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES (CTC)

15.05.2019

COMISSÃO DE TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES (CTC)

15.05.2019

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Sob a proteção de Deus, declaro aberta a segunda reunião ordinária. Havendo número regimental, declaro aberta a segunda reunião ordinária da Comissão de Transportes e Comunicações, da primeira sessão legislativa do primeiro biênio da 19ª Legislatura.

Registro a presença dos nobres deputados Rodrigo Gambale, deputado Teonilio Barba, deputado Vinícius Camarinha, deputado Cezar, deputado Rogério Nogueira e deputado Léo Oliveira.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, deputado Rodrigo Gambale.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Eu só gostaria de pedir vista aqui na pauta de hoje.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Só um minutinho, deputado Rodrigo Gambale, porque se houver a concordância de todos os pares, devido ao número de companhias aéreas que nós iremos ouvir aqui hoje, eu gostaria de saber se podemos deixar a reunião ordinária de hoje, passar ela para o dia 22, quarta-feira que vem? Se houver concordância de todos os pares, eu vou tomar essa decisão devido ao número de companhias, porque são quatro companhias e mais o presidente da associação. Pode ser? Alguma objeção?

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Presidente, eu precisava fazer só de uma, só do item 9, que é o requerimento do Enio. É uma audiência pública que já está marcada e vai acontecer independentemente de a gente aprovar aqui ou não, mas seria bom se a gente

aprovasse aqui na Comissão. É uma audiência pública que vai acontecer lá na região da zona sul para tratar da Linha 5-Lilás.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Então, o requerimento de item 9.

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Isso. O restante não tem problema, é só esse.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Então, com a observação do deputado Barba, nós vamos deliberar aqui o item 9. Requerimento número 10/2019, do deputado Enio Tatto e Milton Leite Filho, solicitam a realização de audiência pública para discutir a extensão da Linha 5-Lilás do Metrô até a extremidade da região sul do município de São Paulo. Em discussão. Não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação. Os Srs. Deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram. Aprovado.

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k. Então vamos passar agora para as oitavas dos convidados, das pessoas que foram convidadas para prestar esclarecimentos sobre benefícios a serem revertidos ao povo do estado de São Paulo, com redução da alíquota de ICMS das operações de querosene das aviações para 12% – benefício que se pretende conceder por meio de Projeto de lei que tramita nesta Casa, de número 494/2019.

Nós convidamos o presidente da empresa Azul Linhas Aéreas, o presidente da empresa Latam, o presidente da empresa Gol e o presidente da empresa Passaredo, e os quatro mandaram representantes. Compareceram a esta reunião o Sr. Bruno Alessio, diretor tributário da Latam Brasil, a quem eu faço o convite para estar aqui em frente à Mesa aqui conosco; o Sr. Cláudio Neves Borges, diretor institucional de sustentabilidade da empresa Gol, também para participar aqui conosco; o Sr. José Luiz, presidente da empresa Passaredo; o Sr. Marcelo Bento, da empresa Azul. Aliança e Distribuição se encontra? E também o Sr. Eduardo Sanovicz, presidente da Associação Brasileira de Empresas Aéreas, para que faça parte aqui conosco também.

Gostaria de saber do autor dos convites se tem alguma objeção de nós estarmos ouvindo, haja vista que só compareceu o presidente da empresa Passaredo, os demais mandaram representantes. Alguma objeção? Vamos ouvir e, se não estiver a contento, nós convocamos os presidentes?

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, deputado Vinícius Camarinha.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Presidente, é a minha opinião, mas podemos consultar a Comissão, os colegas. Eu entendo que nós temos a presença – e aqui eu quero agradecer – de representantes da alta cúpula das companhias aéreas, sendo eles diretores, o diretor executivo de relações institucionais, o diretor tributário da Latam e o diretor-presidente da Passaredo – eu quero agradecer a presença –, mais a presença do presidente da associação.

Eu entendo que se for a apresentação satisfatória para a Comissão, eu acho que não há necessidade de nós chamarmos o presidente. Caso não seja satisfatória, acho que nós podemos rever e convidar novamente alguém da companhia. Mas, por mim, nada a se opor, presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Mais do que justo eu fazer essa arguição junto ao detentor que fez o convite. E agora eu abro para os demais pares se têm alguma objeção.

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, deputado Barba.

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Eu não tenho objeção, eu vou um pouco na linha do deputado Vinícius Camarinha, que é o autor do requerimento. A depender da apresentação, se estiver a contento – por exemplo, não vi se tem alguém da Avianca aqui, tem? Então, o que é um problema grave.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Como, Barba? Perdão.

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Alguém da Avianca, por exemplo, não estar aqui hoje.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Ah. Não foi convidado.

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Tem um problema grave aí de dissolução da empresa, de falência, quase que – e a gente não sabe o que vai acontecer com os trabalhadores e trabalhadoras da Avianca. Eu acho que, se estiver a contento a apresentação, tudo bem. Se não estiver, nós vamos reforçar a convocação e o convite, e aí esperamos que os presidentes atendam, porque é uma Comissão importante que trata do sistema de transporte tanto terrestre como aéreo e naval. Então esta Comissão tem a prerrogativa de fazer essa convocação. E é importante, porque é o setor privado de um setor importante do País, que é um setor complexo e de alto custo. Mas é bom que eles possam apresentar uma explicação aqui para a Comissão.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, deputado Cezar.

O SR. CEZAR - PSDB - Eu não faço objeção de os donos estarem aí tendo os presidentes que vão responder à altura. A Avianca não foi convidada e ela dá até uma justificativa para o Governo do Estado. Mesmo com o incentivo, a Avianca está falindo. Imagina se não houvesse o incentivo, não é mesmo?

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Bom, mais alguém?

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, deputado Vinícius Camarinha.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB – Parece-me que o representante, o presidente da Azul está a caminho, não é?

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - A informação que nós obtivemos é que já está presente aqui. Eu não conheço pessoalmente, mas já faz parte aqui da Mesa.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - O senhor é diretor?

O SR. MARCELO BENTO - (Fala fora do microfone.) - Diretor de distribuição da Aliança e da Azul.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Diretor de distribuição de onde?

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Diretor da Azul Viagens e da Aliança Distribuição, deve ser a razão social. E agora, hein?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Posso corrigir, deputado?

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pode.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Ele é o diretor do que nós chamamos de Distribuição e Alianças, ou seja, ele é o diretor responsável pela construção da malha aérea da empresa. Então é o Marcelo Bento, executivo de pouco mais de 25 anos de aviação – já trabalhou em outras empresas. E é o Marcelo que coordena a implantação, vamos dizer assim, literalmente de onde e para onde vai-se voar, e em relacionamento com quais empresas vai-se voar, essa é a função.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Pela ordem, presidente.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - É exatamente a pessoa que decide sobre o tema que está em pauta aqui nesse convite.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, deputado Rodrigo Gambale.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - O Marcelo é funcionário, não é, presidente? É funcionário então da Azul – diretor executivo da Azul. Muito obrigado.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Só para reafirmar, presidente, é importante a gente receber os representantes na sua grande maioria, mas também entender a importância desta Comissão, para que os presidentes, quando forem convocados, também compareçam.

Eu entendo que muitas vezes hoje os representantes aqui até entendam mais dos assuntos a serem debatidos do que o próprio presidente, mas há a importância dele, porque, se não houvesse importância, a gente não direcionaria o convite nominalmente a eles. Porque depois que acontece o problema, não adianta querer apagar fogo com gasolina, e aí vir querer conversar quando o problema já está instalado.

Então seria muito importante a Comissão se ater a situações como esta para que não seja algo rotineiro, e mostrar a importância da gravidade quando são convidados para esclarecer fatos aqui nesta Comissão.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Sem dúvida, palavras sábias. Mas estamos tomando as providências aqui, vamos ouvir a colocação.

O SR. LÉO OLIVEIRA - MDB - Pela ordem, presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Só um minutinho, por favor. A colocação do deputado Camarinha, muito bem apresentada neste momento, de dizer que, se não for satisfatório, se não esclarecer, sem dúvida nenhuma, tomaremos providências com relação aos presidentes das companhias. Com a palavra o deputado Léo Oliveira.

O SR. LÉO OLIVEIRA - MDB - Gostaria primeiramente de cumprimentar os representantes das companhias aéreas que aqui estão, o presidente da Passaredo – uma empresa

genuinamente ribeirã-pretense da nossa região, a qual nos dá muito orgulho. Quero dizer que vocês são muito bem-vindos nesta Casa de Leis.

O autor desse requerimento, que é o nosso companheiro Vinícius Camarinha, ele já deixou bem claro que, satisfazendo as dúvidas que porventura existirem, ele já está satisfeito em relação à presença dos representantes aqui. Eu só vejo que essa é uma pauta extremamente positiva, acho que não tem absolutamente nada de grave aqui. É coisa boa. Estão falando de redução de impostos num momento em que todo mundo pensa em aumentar imposto, quer dizer, então é uma pauta positiva. O que nós queremos saber através do requerimento do Vinícius Camarinha é as vantagens que os usuários dos aviões terão com essa redução do ICMS de 12%, que certamente esta Casa irá aprovar.

Eu não sou louco de votar aumento de imposto, mas também não sou louco de não votar para abaixar imposto. Então a pauta é positiva. Eu acho que nós temos aqui neste momento, de poder, principalmente, reconhecer no governador João Dória um passo muito importante, que vai totalmente ao contrário, na contramão do que o resto do País faz – que para aumentar a receita, nós temos que aumentar impostos –, e o governador vem na contramão disso tudo, diminuindo.

Evidentemente vai ter algum impacto nisso? Certamente terá. Mas tem estudos que comprovam que lá na ponta todos se beneficiarão. Eu acredito que será a contento a presença dos senhores aqui na tarde de hoje.

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, deputado Teonilio Barba.

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Presidente, nessa bancada aqui nesta Comissão talvez eu seja um dos membros que, sem ser deputado, mais discutiu renúncia fiscal neste País – começa no acordo da câmara setorial em 1991, no acordo da câmara setorial do setor automotivo em 1992, então eu nunca tive problema de discutir essa questão de impostos.

O que eu quero discutir é qual é a contrapartida. Uma das coisas que se coloca é qual é a contrapartida lá na ponta para o usuário da linhas aéreas, qual é a contrapartida das empresas com compromisso – porque é uma redução significativa: de 25% para 12%, são 13 pontos

percentuais. Qual é a contrapartida das empresas na questão do compromisso com a manutenção do nível de emprego, com a geração de novos empregos, com a geração de desenvolvimento de pesquisa e tecnologia?

Então acho que é essa, talvez, deputado Léo, a cobrança. A Comissão se torna importante por conta disso, porque nós precisamos discutir coisas que realmente interessam à sociedade. Então, desde já, por exemplo, eu não sou contra, mas eu quero discutir quais são as contrapartidas. Eu sou totalmente favorável, eu acho que nós temos que fazer uma reforma tributária neste País, mudar o índice de valor agregado, como discutir isso, mas qual é a responsabilidade de quem recebe o benefício? Eu recebo um benefício, qual é a contrapartida que eu vou dar lá na ponta? Então, só para deixar isso claro.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k. Dando início então aos trabalhos, nós vamos começar aqui ouvindo o presidente da Associação Brasileira de Empresas Aéreas, o Sr. Eduardo Sanovicz, o qual fará uma exposição. Já de antemão, Sr. Eduardo, eu peço que disponibilize a todos os membros desta Comissão o que será apresentado agora aqui com a sua apresentação. A palavra está com o Sr. Eduardo Sanovicz.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Bem, muito boa tarde a todos. Quero aqui reafirmar.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Só um minutinho. O senhor terá 15 minutos para a apresentação.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Muito boa tarde a todos. Eu quero aqui reafirmar nosso respeito e nossa apreciação pela Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, pelos seus componentes e, obviamente, por todas as pessoas que nos acompanham. Agradecer o convite feito pelo deputado Camarinha – preocupado não apenas com a região de Marília, mas também com o conjunto do estado de São Paulo, particularmente com o desenvolvimento econômico, porque eu entendo que isso moveu o convite que V. Exa. nos fez. Agradecer o presidente, deputado Madalena.

E, para ir bastante objetivamente aos temas, já aproveitando os temas levantados pelos senhores parlamentares que aqui se manifestaram – eu só peço perdão, isso foi elaborado no

computador, e eu vi aqui que desconfigura aqui nessa tela. Mas, para ser bem objetivo, o programa, vamos primeiro entender o seguinte: por que nós discutimos ICMS? É importante entender isso.

Logo após a Constituição de 1988, os estados brasileiros ganharam o direito de fixar os tribunais regionais, e o estado de São Paulo, assim como os demais estados e o Distrito Federal, tiveram cada uma atitude A, B ou C para fixar a sua alíquota de ICMS. No estado de São Paulo afixou-se em 25% no caso do querosene de aviação. Ora, acontece que a aviação é um tema regulado internacionalmente, porque o avião hoje está aqui, amanhã está na Alemanha, depois está em Buenos Aires e assim sucessivamente.

Então, as regras internacionais na aviação determinam o seguinte: quando não se cobra de um voo quando ele vem, por exemplo, da Alemanha para cá, dos Estados Unidos para cá, da Argentina para cá, quando não se cobra dele um determinado tributo na origem, quando ele veio de lá para cá e não pagou um determinado tributo, quando ele sai daqui para fora esse tributo também não lhe é cobrado. Só que isso não se faz por avião, se faz por voo.

Então, por exemplo, como o Brasil é o único país do planeta que tem tributo regional sobre querosene de aviação – no nosso caso, o nome desse tributo é ICMS –, nenhum voo, em nenhum lugar do mundo, quando decola de um lugar para o outro e quando decola em direção ao Brasil paga esse tributo regional sobre querosene. Existem tributos nacionais, existem alguns tributos locais, mas não existe esse tributo regional.

Como ele não paga quando vem, quando ele abastece aqui para ir para fora ele também não paga. Então, hoje, se a mesma companhia aérea – das que estão aqui, por exemplo – estacionar um avião em Guarulhos, o nosso aeroporto internacional, ou em Viracopos, a mesma empresa – a Azul, a Latam, a Gol (a Passaredo só faz voo doméstico) – dois aviões da mesma empresa (a Azul, que está na ponta da mesa) encostam em Guarulhos. Um voo vai para Fortaleza e o outro voo vai para Buenos Aires. Esse voo de Fortaleza – os dois abastecem na mesma bomba –, o voo que vai para Fortaleza paga 25% de imposto sobre o querosene; o que vai para Buenos Aires paga zero.

Muitas vezes o consumidor entra no voo e fala: “Deus do céu, ir para Fortaleza está mais caro que para Buenos Aires!”. Só no querosene de aviação o voo para Fortaleza chega a ser 12%, 15% mais caro, porque o querosene no Brasil representa um terço do custo que cada uma das senhoras e senhores – os parlamentares são apenas senhores, mas há diversas senhoras na plateia,

por isso me permitam falar dessa forma – que cada uma das pessoas aqui, hoje, cada voo que a gente paga, cada bilhete, um terço do custo desse bilhete é querosene de aviação – no Brasil esse número varia de 32 a 34%, enquanto a média mundial varia de 20 a 22%.

Onde está essa diferença? Oitenta e cinco, 90% dessa diferença – isso muda todo mês – está na existência do ICMS no Brasil, e o resto – 8% ou 10% – na fórmula que a Petrobras usa, que é um assunto que não está nesta Mesa agora. Então, quando nós no País inteiro debatemos a revisão do ICMS, isso tem por objetivo trazer os custos de operar no Brasil para o mais próximo possível dos custos de operar internacionalmente. Por que esse objetivo? Porque a nossa competição é global. Nós competimos internacionalmente, nós não temos mercado fechado reservado – voam no Brasil empresas de 40 e tantos países. E, se depender da gente, tem que voar mais ainda.

Então, quando o governador adota essa medida, ele está primeiro, trazendo alíquota de ICMS de São Paulo para a média nacional: 19 dos 27 estados da União já tomaram essa atitude. Vários desses estados, inclusive, foram para alíquotas entre 0, 1, 2, 3%. Os casos mais emblemáticos são os de Pernambuco, Ceará e da Bahia, entre os 18 que já o fizeram – perdão, da Bahia não, de Distrito Federal, Brasília. Brasília, ao reduzir de 25% para 12%, ganhou 290 novos voos semanais. O estado de Pernambuco ganhou seus voos internacionais, porque não os tinha. Fortaleza, por exemplo, agora, além de um imenso número de novas conexões domésticas, ganhou uma conexão direta com a Europa – com Amsterdã e com Paris.

Portanto, o governador corrige essa distorção. E segundo, traz o preço, traz o custo do tributo do querosene de aviação para o mesmo do tributo dos demais combustíveis do estado de São Paulo, porque a gasolina, o diesel etc. estão nessa alíquota. Em contrapartida, as companhias aéreas estão fazendo três movimentos. Estamos colocando, de agora até o final do ano, 490 novas partidas semanais saindo de São Paulo. Dessas 490, 416 saem de São Paulo para 21 estados fora daqui – dos 27 estados da União, (São Paulo 22), 21 estão recebendo novos voos em 38 cidades diferentes. Isso significa o seguinte: as pessoas em São Paulo – quer seja para turismo, lazer, negócios, eventos, visitar a família, enfim, para o objetivo que entendam adequado – passam a ter mais 416 opções toda a semana para fora do Estado.

A segunda contrapartida: nós estamos criando 74 voos internos dentro do estado de São Paulo, atendendo seis destinos que atualmente não são atendidos pelo modal aéreo. Há um conjunto de cidades já atendidas pelas diversas empresas aqui representadas, e seis que ainda não

são atendidas passarão a ser atendidas até o final do ano. São elas Araraquara, Barretos, Franca Guarujá, São Carlos e Votuporanga.

Então, com isso você amplia a cobertura aérea no Estado e permite, por meio de 74 voos semanais – porque você conta a partir da dupla, dos dois lados o voo sai de São Paulo, sai de Guarulhos, Ribeirão Preto ou Viracopos para estas cidades colocadas, e de algumas delas o voo vai para fora do Estado. Então, a primeira contrapartida é voos nacionais e a segunda contrapartida é voos regionais. É importante entender o seguinte: esses voos só ficam possíveis, só passam a ser viáveis porque, com o tributo caindo, o custo do voo cai e você pode colocar no mercado a um preço compatível com o ambiente econômico em que nós estamos.

Segunda consequência bastante importante: isso está acontecendo num momento em que a economia está andando de lado. A economia deste País não cresce, já não cresce há algum tempo. O volume de empregos vem sendo muito comprometido – o deputado mencionou isso com muita propriedade, e eu tenho certeza que essa é uma preocupação do conjunto desse plenário, todos aqui medem o pulso da sua cidade com muita frequência, eu tenho certeza. Então esse também é um movimento que vai na contramão de um cenário que está acontecendo em todo o País. E aí eu me permito mencionar o tema Avianca, que eu acho que um dos parlamentares – acho que foi o senhor – comentou.

Esse é o ano mais duro da aviação brasileira dos últimos 15. Por quê? Porque foi lá em 2004 que nós vivemos a crise da Varig que terminou com o seu final. Por que uma empresa entra em recuperação judicial? Porque, embora a aviação tenha crescido muito de 2003 a 2015 – ela cresce com o programa de liberdade tarifária e com o momento que o Brasil vive de emprego renda e inclusão –, em 2015 esse cenário sofre uma mudança brutal. Para dar uma ideia a vocês, a tarifa média do bilhete aéreo por quilômetro voado, a tarifa média em 2002 era de quase 800 reais. A tarifa média em 2015 era 360 reais. É por isso que a gente vai de 30 milhões de passageiros em 2002 para 100 milhões de passageiros em 2015.

Só que, de 2015 para cá, esse gráfico fazia assim – parece um eletrocardiograma –, de 2015 para cá ele faz assim, ele fica oscilando os dois gráficos, sobe e desce – tanto em passageiros como em preços. Os preços pararam de cair, e o volume de passageiros parou de subir. Agora as quatro empresas disputam o mercado, o mercado aberto é o mercado livre. Uma das empresas, num ambiente de recessão, de diminuição de demanda e ampliação de custos – porque o querosene disparou 30% e o dólar disparou 18% –, uma das empresas acabou não

resistindo a esse ambiente. Então, esse é o cenário das duas contrapartidas que se tornam muito mais relevantes, tornam-se muito mais importantes, porque jogam no movimento de desenvolvimento, jogam no movimento de emprego renda e inclusão.

Como eu mencionei, são 21 estados e 38 destinos. Nós já anunciamos – fizemos esses anúncios no Palácio dos Bandeirantes, cada uma das empresas juntamente com o secretário de turismo do estado de São Paulo, com a direção do São Paulo Convention & Visitors Bureau e com o governador do Estado, o vice-governador, enfim, com autoridades –, 401 dos 490. Eles já foram anunciados previamente, inclusive, à aprovação da Lei, porque nós temos absoluta confiança que, dado que esse é um programa correto e um programa positivo do ponto de vista da renda, do emprego, da economia, do desenvolvimento, do atendimento aos consumidores e atendimento às pessoas, nós acreditamos que esse processo será aprovado.

Então, nós já anunciamos todos os voos regionais e 327 dos nacionais. Anunciar quer dizer o seguinte: nós já assumimos um compromisso formal com eles, já requeremos à ANAC autorização para fazê-los, já comunicamos os aeroportos que temos interesse e uma parte deles já está voando – um pequeno pedaço desses voos já está, inclusive – a maioria deles já está e um pedaço já está operando. É importante, inclusive, o seguinte: que 60%, portanto, desses voos 120 dias depois que a gente teve o sinal positivo por parte do Governo do Estado e com o acordo – isso vinha, isso aconteceu em meados de fevereiro –, nós estamos colocando um pedaço deles e nós estamos esperando que, assim que os demais aeroportos estiverem em ordem, a gente vai colocar um final.

A terceira contrapartida que nós estamos propondo é a seguinte: uma parte da redução dessa receita vai ser investida, a maior parte da redução da receita será investida em novos voos. Então nós vamos trazer aviões, colocar à venda, fazer os sistemas. Mas a terceira contrapartida é utilizar um pedaço dessa verba, sai das empresas para uma parceria entre a Secretaria de Turismo e o São Paulo Convention Bureau – para quem eventualmente não conhece, o São Paulo Convention Bureau é uma fundação privada, sem fins lucrativos, mantida por aproximadamente 800 empresas do estado de São Paulo (hotelaria, agência de viagens, organizadores de eventos e centro de convenção), responsável pela promoção turística do Estado e pela captação de eventos.

Então esse trio, nós vamos passar para esta parceria 40 milhões de reais ao longo deste ano e mais 20, 24 milhões, se não me engano, em 2020 e mais um pouco menos, 12, 16 milhões, em 2021 e 2022. Ao todo, são um pouco mais de 80 milhões de reais de um dinheiro que na

história de investimento turístico de promoção do Estado não há, e todos vocês sabem o potencial gerador de emprego e renda do Turismo.

Porque um dos programas que vai ser criado é chamado Stop over, o que é o Stop over? As companhias aéreas nessa contrapartida estão se propondo a fazer o seguinte: a partir da entrada no programa – o Stop over deve entrar no ar entre outubro e novembro –, se você pegar um voo, tanto nacional como internacional, você vai poder parar em São Paulo no aeroporto de sua escolha – Congonhas, Guarulhos, Viracopos, Ribeirão Preto, onde for – ficar dois, três dias e seguir adiante com bilhetes dobrados, sem custo maior por isso.

Então nós criamos a possibilidade dos milhões e milhões de brasileiros que voam sobre São Paulo pararem aqui, não apenas na Capital, mas também no interior e no litoral. Isso impacta de uma maneira extremamente positiva 52 setores de atividade econômica, porque são 52 setores que trabalham para que o Turismo vire um fato: hospitalidade, gastronomia, comércio, transporte, enfim, com todos os cinco verbos – comprar, comer, dormir, conhecer e visitar. No planeta isso se já se faz há muitos anos. Ali vocês têm os exemplos de Portugal, na Turquia, em Abu Dhabi etc.

Do ponto de vista dos números, de maneira bem objetiva, em 2017 o querosene de aviação arrecadou para os cofres do estado de São Paulo 505 milhões de reais, porque nós recolhemos em querosene. Em 2018, 705 milhões. Por que essa subida? Porque foi exatamente o estouro do preço do querosene. Como o querosene subiu um absurdo – porque o preço do querosene, vale a pena essa explicação, nós o pagamos em dólar cotado ao preço da semana do fechamento, é uma fórmula de fechamento, então a gente paga em dólar. Na aviação aproximadamente 60% do custo é dolarizado. Então, como o preço estourou, nós pagamos 705 milhões.

Este ano esse querosene – esses dados são de janeiro, o cenário já não é tão bacana porque a economia não vem reagindo –, mas este ano a estimativa de arrecadação com 25% era de 627; aprovada essa redução ela cai para 468. E nós entendemos que essa compensação – vai haver uma compensação, como aconteceu rigorosamente em todos os outros estados. Nenhum estado, dos 19 que já fizeram esse movimento – esse movimento de redução de imposto dos outros estados começa a se acentuar a partir de 2009, portanto, vão fazer dez anos que isso vem acontecendo no estado A, B, C e D –, nenhum deles voltou atrás. Em uma década, já passaram

por esses estados três legislaturas diferentes, estão na quarta em alguns estados, e em nenhum deles houve retorno dentro do Poder Executivo e do Legislativo.

Como que a gente entende que essa compensação se dá? Ali, a barra vermelha é o que deve haver de queda, são pouco mais de 150 milhões de reais. “Tanker” é o seguinte: é o que a gente hoje abastece fora daqui e que passaria a abastecer no Estado, porque, como a gasolina aqui é mais cara, a gente abastece – perdão, o querosene é mais caro –, a gente abastece o mínimo necessário. Abastece aquilo que é necessário para fazer o voo. Então a gente pode agora, só isso já traz de volta 22 milhões. Os novos voos geram 18 milhões em abastecimento, os novos destinos atendidos geram mais dois milhões, o programa de marketing esse ano gerou 40 milhões.

E aquela barra grande são todos os efeitos indiretos na economia, porque vale a pena imaginar que, ao contrário dos anos 1990 ou mesmo do início da década de 2000, quando você tinha algumas empresas fora daqui, hoje toda a indústria da aviação está no estado de São Paulo. Hoje nós temos aproximadamente 61 mil postos de trabalho diretos no Estado, e cada posto de trabalho na aviação gera de oito a dez fora dela pela nossa cadeia produtiva: desde a pessoa que cuida de embalar o sanduíche que os senhores comem até as pessoas que abastecem, fazem manutenção, enfim, você imagina isso.

Na medida em que há um estímulo do Turismo, há um crescimento ainda maior desse volume de empregos. Todo movimento nessa cadeia produtiva do Turismo gera ainda um efeito maior, esse efeito econômico. Nossa estimativa – esses dados foram levantados em janeiro –, nós hoje entendemos que nós devemos ter provavelmente uma queda naquele número final de 164 de 87, porque, entre janeiro e fevereiro ainda havia uma estimativa de crescimento do PIB esse ano – 1,5, 1,8, variando aí pelos analistas.

Com esta avaliação não se configurando – os dados que nós temos indicados virão de maio para junho –, pode ser que a gente tenha ali uma pequena queda. Mas isso significa ainda o seguinte: que, num momento de queda, esta decisão do Governo do Estado de São Paulo, caso aprovada por este Plenário, por esse Parlamento, é uma das poucas ações que podem ser tomadas no Estado sem nenhum tipo de debate – quer seja federal, quer seja municipal –, ou seja, na soberania do Estado, e que contribui para o desenvolvimento econômico. Que não sejam 87 o resultado positivo esse ano, sejam 77, 75, não importa, não há outro com esse processo, com o impacto gerador, por exemplo, de emprego e renda deste tamanho.

O nosso modelo de cálculo – esse cálculo é feito de acordo com o modelo internacional – e aqui eu já vou concluindo, presidente. Nós temos uma entidade internacional chamada IATA – International Air Transport Association. A IATA contrata a Universidade de Oxford para fazer um modelo matemático que explica quando você cresce ou diminui o impacto da aviação numa região, quais são os impactos econômicos derivados.

De acordo com esse critério, que é aplicado no mundo inteiro e adaptado às realidades locais, esse é o dado técnico que esse programa pode representar em 2020 – sendo, obviamente, muito conservadores em relação à economia. Nós não estamos apresentando esse dado para este ano, tá? Por quê? Porque nós não queríamos correr o risco aí de fazer o exercício que ficasse inconsistente do ponto de vista técnico.

Esses são os dados gerais, presidente, e aí eu imagino que talvez cada um dos colegas, caso queira, posso fazer algum acréscimo. Eu agradeço demais a atenção, e nós estamos aqui para responder a qualquer questionamento que eventualmente os senhores parlamentares tenham. Muito obrigado pela atenção.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Quero agradecer aqui as palavras do Sr. Eduardo Sanovicz, e consultar os pares se nós ouvimos agora os representantes da Azul, Latam, Gol e Passaredo e no final fazemos o questionamento ou vamos fazer à parte – agora fazemos do Sr. Eduardo e assim sucessivamente os demais representantes? Gostaria que o Plenário apreciasse, e eu não tomasse essa decisão sozinho.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, deputado Vinícius Camarinha.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Sr. Presidente, eu acho que a sugestão de V. Exa. é melhor. Acho que todos poderiam expor, nós anotamos aqui se porventura há qualquer dúvida e ao final fazemos as perguntas para todos.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pode ser assim aos demais pares? O.k. Então, vamos lá. Dando continuidade, vamos ouvir agora o Sr. Bruno Alessio, diretor tributário da Latam Brasil. Está com a palavra o Sr. Bruno.

O SR. BRUNO ALESSIO - Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Presidente, eu só queria.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, só um segundinho. Deputado Teonilio Barba.

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Depois o Eduardo, se é possível deixar essa apresentação na Casa, e os outros que tiveram trazido também, se é possível deixar para a gente acumular informação.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k. Ele já disponibilizou assim que nós iniciamos, deputado Teonilio Barba. Bem lembrado. Então, com a palavra o Sr. Bruno Alessio, que terá até dez minutos para suas considerações.

O SR. BRUNO ALESSIO - Bom, nobre presidente, nobres deputados e colegas da Mesa, queria de novo agradecer o convite. É superpositivo realmente falar de crescimento na nossa indústria, em especial aqui no estado de São Paulo, especialmente num setor que anda de mãos dadas com a economia brasileira e com a crise econômica que a gente tem vivido nos últimos anos. Então é muito positivo estar aqui, e não há qualquer falta de desmerecimento pela Casa ou pelos senhores.

Aqui, de verdade, como a gente desconhecia o total escopo da discussão, o que sim pretendemos foi enviar os executivos que trabalham com isso no dia a dia, efetivamente, para que pudessem discutir todos os termos técnicos, detalhes etc. Mas, de qualquer maneira, o nosso presidente, assim como das outras companhias também, está 100% disponível para poder participar de qualquer nova audiência que for necessária. Está bom?

Acho que o Eduardo falou muito bem de todas as contrapartidas, de todos os benefícios nessa nossa indústria, pegando só o gancho da Avianca e um dado importante, eu estava fazendo a conta dos resultados acumulados das quatro principais companhias da aviação nacional. Nos últimos quatro anos a gente soma aproximadamente nove bilhões de reais de prejuízo, desde 2015 até o fim de 2018. É um setor superdesafiador, trabalho – nove bilhões das quatro principais companhias sendo que uma está em recuperação judicial hoje. Então a gente trabalha muito, eu trabalho há quinze anos nessa indústria, é um indústria superintensa em capital, superdesafiadora, com baixa rentabilidade ou em muitos casos rentabilidade negativa, mas que é essencial para o desenvolvimento das regiões e do próprio País.

Então é muito legal ter uma agenda positiva nesse momento, nesse cenário superdesafiador, com uma economia ainda andando de lado e com uma expectativa que ainda não se materializou. Eu não vou entrar em todos os detalhes de novo que o Eduardo já comentou, mas o que eu queria confirmar pela Latam é o nosso compromisso com São Paulo. Guarulhos e o estado de São Paulo é o maior centro de conexões, é o maior hub da Latam na América Latina. Então à frente de Santiago, de Lima no Peru, São Paulo é para a gente o motor da companhia, olhando para a América Latina toda. Então o nosso volume de voos aqui é extremamente significativo, em Guarulhos, principalmente, a nossa quantidade de voos internacionais partindo de São Paulo, é a principal companhia operando voos internacionais a partir de São Paulo. A gente conecta tanto a Europa quanto os Estados Unidos e toda a América Latina, é a maior malha internacional do País e que certamente contribui de maneira importante para a principal contrapartida que acreditamos que é a do stop over.

Ou seja, a gente quer que São Paulo seja efetivamente uma nova Dubai, uma Lisboa, e no sentido de poder fomentar isso com os nossos passageiros nos shoppings, no cinema, nos nossos restaurantes etc. Então a Latam tem a grande oportunidade de, além dos passageiros domésticos, também contribuir muito com os passageiros que vêm do exterior, acho que essa é a nossa grande contribuição, além de novos voos para dentro do País.

Então, estrategicamente, São Paulo é o nosso coração, São Paulo é o nosso principal hub na América Latina e eu reforço aqui o compromisso da Latam com o Estado e com a nossa cidade também. Está bem?

Além disso, um dado também interessante Eduardo, com os novos voos da Latam – para vocês terem uma ideia da magnitude das nossas operações – a gente vai agregar aqui mais um

milhão de passageiros ao ano na operação da Latam. Ou seja, com o tamanho de aeronaves, quantidade de voos e o número de pessoas novas saindo e chegando na cidade é um volume absurdo. Como Latam, a indústria hoje tem quase 100 milhões de passageiros novamente, Latam transporta 35 milhões dessas pessoas e a gente agrega mais um milhão com essa quantidade de novos voos que são agregados aqui na cidade de São Paulo.

E por último, acho que aí é um tema mais técnico, um pouco da minha área, mas é um tema que o Eduardo passou superficialmente, que é um tema de equalização fiscal – eu chamo aqui. Além de ser efetivamente um equilíbrio com o movimento dos outros estados também, é um equilíbrio quando a gente compara com os outros produtos do próprio Estado. Ou seja, o querosene de aviação está muito distante do óleo diesel, da gasolina, e está equiparado com todos os produtos supérfluos. Ou seja, a gente está comparado com tacos de golfe, bebidas, fumo, com raquete de tênis. Então há também um tema aqui da essencialidade da aviação para um imposto seletivo, como é o caso do ICMS. Então o que a gente pretende aqui também é equalizar isso dada a essencialidade do serviço para o Estado e para nós.

Com isso, eu acho que eu encerro meus comentários e fico aberto a depois eventuais questionamentos. Está bem? Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Queria agradecer aqui as palavras do Sr. Bruno Alessio, diretor tributário da Latam, e registrar a presença e agradecer do sempre deputado Camarinha, pai do deputado Vinícius Camarinha, que está aqui conosco na data de hoje. Dando sequência, vamos ouvir agora o Sr. Cláudio Neves, diretor de relação institucional e sustentabilidade da empresa Gol. Com a palavra o Sr. Cláudio, tenha dez minutos para as suas considerações.

O SR. CLÁUDIO NEVES - Muito boa tarde, obrigado, presidente. Em nome da Gol eu gostaria de inicialmente cumprimentar o presidente da Mesa, Sr. Ricardo, deputado excelentíssimo, em nome dele todos os outros deputados que estão aqui presentes hoje, em nome dos deputados hoje presentes nesta sala, que estão aqui acompanhando a nossa audiência. O Eduardo falou muita coisa, falou do guarda-chuva, que a gente chama geral, a ideia principal já foi debatida, eu vou tentar falar um pouco do que a minha empresa vai fazer, do que nós vamos oferecer, e por que algumas estratégias passam a fazer sentido no momento em que a gente tem

esse movimento do Governo do Estado. Eu vou fazer um exercício do que você falou, Bruno, cumprimentar também os amigos da Mesa, pensar de uma forma, fazer um exercício mental, isso nunca vai acontecer obviamente, mas vamos imaginar que, por um acaso, em um estalo de dedos, o transporte aéreo de São Paulo acabasse. Como seria o caos para essa cidade? O sentido oposto é o crescimento, como é importante ter São Paulo com mais voos, como é importante fazer São Paulo ser conectado à malha aérea do País, às cidades que hoje não têm voo e passarão a ter. Isso traz a São Paulo uma importância nacional, que já tem, ser dimensionada num patamar ainda maior.

Então a intenção da Gol com esse movimento do Governo do Estado – o meu número difere um pouco do do Bruno com relação ao número de passageiros, nossa previsão é que a gente consiga trazer algo em torno de dois milhões de passageiros para o Estado em um ano com a nossa malha implementada. Eu pretendo lançar, a Gol se compromete a lançar 185 decolagens por semana do Estado – isso, vai somando –, a gente pretende lançar 185 voos por semana na cidade, está dentro do que o Eduardo falou, mas muitas cidades ou muitas capitais do País não têm esse número de voos. Isso traz a importância que nós pregamos em São Paulo.

Nós temos quatro bases novas que passaremos a operar que não tinham voos e passarão a ter, que são Franca e Barretos. Franca conhecidamente como polo calçadista, então a gente agrega com o transporte investindo nessa indústria, e Barretos que é um pedido muito antigo do Hospital do Câncer, os senhores devem lembrar quando foi lançada aquela campanha do Voo contra o câncer. Eu particularmente fui e conversei com o senhor e entendi a importância, e fiquei muito impressionado ou muito bem impressionado com aquele complexo hospitalar e a ausência de voos para São Paulo. Com esse movimento a gente consegue fazer com que isso seja verdadeiro, com que isso seja real, e consegue atender a essa demanda que hoje estava não atendida.

Com esse movimento eu também consigo fazer quatro novas ligações que a Gol não fazia, de cidades que hoje não têm ligação com a capital, que seriam: Cascavel, Passo Fundo, Sinop e Vitória da Conquista. Não estão dentro de São Paulo, obviamente, mas traz a importância ou traz investimento de outras cidades, turistas vindo e turistas gastando, e negócios sendo fechados. Assim como as viagens de outras formas que possam acontecer dessas cidades para a capital. Agregaremos voos nas nossas cidades, onde nós operamos, Presidente Prudente,

Guarulhos, Congonhas e Viracopos, além de nove outros destinos que passarão a ter a malha reforçada a partir de São Paulo.

A gente entende que o transporte aéreo é um indutor da economia, por isso ele deve ser incentivado. Essa redução que São Paulo está propondo, ela vai de fato corroborando essa tendência que já é no mundo todo – você pega países como o Panamá, você tem a Copa que é o principal conector, e o Estado investe na Copa. Assim como outros, Dubai, que tem a Emirates e outras companhias aéreas do mundo que são incentivadas pelo governo, não é o caso do Brasil, mas, obviamente, um movimento como esse incentiva novos voos, gera novos empregos, não só diretos como os indiretos, novas pessoas passarão a circular pelo aeroporto, novos táxis passarão a circular no aeroporto, o consumo nas lojas aumenta, é produtivo, é positivo.

Com isso eu acabo a minha fala, estou disposto a responder as perguntas que por acaso surgirem e também deixo um convite aberto para todos os senhores caso queiram comparecer a Gol, a gente fica aqui no aeroporto de Congonhas, para conhecer a empresa por dentro e entender como funciona o mecanismo de uma empresa aérea. Eu acho que é um mundo fascinante, novo e inovador, que fica aberto o convite aos senhores comparecerem quando os senhores quiserem. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Agradeço as palavras do Sr. Cláudio, da empresa Gol. Eu peço que o Cláudio e o Bruno permutem os lugares por causa do microfone com o José Luiz e o Marcelo.

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Presidente, pela ordem, presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, Teonilio Barba.

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Sr. Presidente, vou pedir licença aos representantes das empresas, ao Eduardo, ao Bruno que acabou de falar, a todos vocês, os pares aqui, mas eu preciso sair, eu tenho que ir até a Paulista, então sinto muito não poder ouvi-los mais, mas vou deixar uma perguntinha aqui que o Camarinha vai fazer.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k., nós agradecemos a presença do deputado Teonilio Barba, que faz parte como membro efetivo desta Comissão. Dando prosseguimento, eu já estou inscrevendo aqui as pessoas que querem fazer as perguntas, por favor, depois erguer a mão. Primeiro foi o Rogério Nogueira, deputado Rogério Nogueira. Dando sequência, nós vamos ouvir agora José Luiz, presidente da empresa Passaredo Linhas Aéreas. Com a palavra o Sr. José Luiz, tem dez minutos para as suas considerações. Até dez minutos.

O SR. JOSÉ LUIZ - O.k., boa tarde a todos. Primeiro gostaria de cumprimentá-lo, presidente, deputado Ricardo Madalena, presidente da Comissão, o deputado Vinícius Camarinha também, que fez o convite, e cumprimentar também os demais deputados em nome do nosso deputado de Ribeirão Preto, deputado Léo de Oliveira, cumprimentar a todos também senhoras e senhores.

A Passaredo é uma empresa de vocação regional, ela está situada em Ribeirão Preto, acredito que uma das únicas empresas situadas no interior do Estado, e de fato esse programa vem muito ao encontro com aquilo que a gente já vinha na expectativa há muito tempo para poder de fato ter uma malha aérea mais robusta, de capilaridade, para poder de fato desenvolver principalmente o interior de São Paulo. No nosso caso, nossas aeronaves são mais adequadas para poder fazer esses voos regionais, não só de São Paulo para o interior, mas também do interior de São Paulo para as demais regiões onde existem polos de negócio, que têm uma ligação muito forte.

No caso específico da Passaredo, diante desse programa, foi anunciado praticamente nosso pacote no dia 22 de abril, e desde o dia 21 de abril a Passaredo já passou a entregar parte dos seus 62 voos semanais que farão parte de todo esse programa, que, por exemplo, seriam as nossas ligações como Ribeirão Preto, mais uma frequência para Goiânia, Ribeirão Preto-Uberlândia, e agora a gente entra também com Ribeirão Preto-Curitiba, que é um voo que não existe, no início de agosto, São José do Rio Preto, um voo direto para Brasília, então são ligações que de fato não estão ligadas diretamente com São Paulo, mas estão ligando importantes regiões do nosso Estado com grandes centros de negócio.

Como essa malha toda envolve regiões também, às vezes não capitais, que é o caso hoje de Uberlândia, mas também outras capitais que têm um fomento muito grande com Ribeirão

Preto, que é o caso de Goiânia e Curitiba. Então o nosso papel de fato é fazer essa integração, não só trazendo para São Paulo, mas também podendo criar negócios entre o interior do Estado de São Paulo com o interior dos outros estados e também com as outras capitais.

Dentro desse escopo, a Passaredo também vem estudando já há algum tempo, e agora esse programa vem para viabilizar, a questão da integração aérea tanto em Votuporanga quanto em São Carlos. A gente ainda tem uma expectativa que depende de algumas alterações no aeroporto, que já estão em curso, já estão endereçadas, tanto o próprio da Daesp quanto a SARC já disponibilizando para fazer toda essa adequação. Então, dentro do nosso escopo, eu creio que o segundo semestre é um segundo semestre de implementação, quer dizer, a Passaredo já vem se mobilizando para isso. E as novas cidades que também serão atendidas, aí não depende somente da gente, mas é um ponto fundamental para a gente poder olhar um pouco nossa malha, não só também trazendo para São Paulo, mas poder também distribuir ao longo desses voos interestaduais.

Então, de toda forma, no nosso caso também a gente tem acordos comerciais com a Latam e a Gol, que é onde a gente consegue proporcionar, por exemplo, uma viagem de São José do Rio Preto para Brasília e ao mesmo tempo conectando com Norte e Nordeste do País ou mesmo a malha internacional. Então uma viagem que às vezes levava quase um dia para se fazer, saindo de Rio Preto e vindo a São Paulo, às vezes voltando a Brasília e saindo, por exemplo, para Manaus, ou mesmo Belém ou São Luís, a gente consegue hoje proporcionar esse mesmo percurso praticamente em quatro ou cinco horas de viagem para esse passageiro.

Então a gente traz comodidade, traz novos serviços, novas opções. O passageiro muitas vezes consegue ir e voltar no mesmo dia, economizando na questão de despesas também em outras localidades como hotéis e alimentação. Então a gente vem integrando a malha aérea como um todo. Então, de toda forma, mesmo Ribeirão dentro desse programa do Stop over, também é algo para acontecer dentro desse movimento. Hoje o nosso aeroporto passou a ser um hub da Passaredo. É uma operação pequena, mas a gente consegue interligar algumas regiões e também poder proporcionar esse turismo no interior de São Paulo – Ribeirão Preto recentemente sediou uma das maiores feiras de agronegócio do País, que foi a Agrishow. Então é um polo fundamental para nossa economia também em relação aos outros setores.

Então, de toda forma, presidente, seriam essas as nossas colocações, e, de fato, olhar a aviação como um todo, como pilar de infraestrutura, uma infraestrutura que daria condições para

de fato nós termos um País mais integrado, um Estado mais forte e proporcionando melhor conectividade para os nossos passageiros. Só isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k., nós agradecemos as considerações do Sr. José Luiz da empresa Passaredo. Vamos ouvir agora o Sr. Marcelo Bento, da Azul – Distribuição e Aliança. O Sr. Marcelo tem dez minutos para suas considerações, depois os deputados inscritos poderão fazer as perguntas às pessoas que aqui estão. Vinícius Camarinha. Pois não, dez minutos para o Sr. Marcelo.

O SR. MARCELO BENTO - Bom, primeiro em nome da Azul eu gostaria de agradecer a oportunidade a todos desta Casa de estar aqui e poder prestar esclarecimentos, trocar informações, porque é assim que a gente forma conhecimento, na verdade.

Eu estou aqui hoje não porque o nosso presidente não quis ou não pôde vir, mas sim porque eu sou a pessoa da Azul responsável por 20 acordos estaduais de redução fiscal com contrapartidas em incrementos de voos, em servir a novos destinos – uma coisa que está no DNA da Azul, que é uma operação regional ligada a uma operação no tronco nacional.

Nós somos uma empresa que chegamos a mais destinos no País – são 105 aeroportos no País, que é mais do dobro do que é servido pelas demais empresas. Então nós sabemos o impacto que um voozinho, um único voozinho por dia ou às vezes três vezes por semana tem em uma localidade que não é servida pela aviação. Mesmo o incremento de frequências em lugares que já são servidos tem enorme impacto sobre os negócios, sobre a facilidade de se fazer negócio naquela cidade, sobre o transporte de cargas, sobre mesmo em aproximar as famílias, aproximar as pessoas – já tive oportunidade de participar de inúmeros voos inaugurais, onde as pessoas vinham agradecer a oportunidade de simplesmente ver a família mais frequentemente. Evidente que esse é o lado mais emocional da história, mas não é para ser menosprezado porque é um desejo dos cidadãos desse Estado também, assim como os dos demais estados.

E, evidentemente, o aspecto econômico, como o Eduardo teve oportunidade de mostrar, é incomensurável e inegável. Convido a qualquer um que não tenha passado pela região de Campinas, de talvez seis, sete anos para cá, para dar uma olhada no que aconteceu no entorno de Viracopos, que é o maior exemplo de uma região rica que tem o sétimo maior PIB do País e que não tinha aeroporto basicamente servido – tinha aeroporto muito pouco servido. E se mesmo essa

região rica perto do aeroporto de Guarulhos pôde experimentar um desenvolvimento absurdamente alto a partir do momento em que passou a contar com o aeroporto bem servido, com voos frequentes para muitos destinos – Viracopos hoje é um dos maiores hubs da América Latina em número de voos para uma única companhia aérea e em número de voos servidos -, então o que aconteceu no entorno daquele aeroporto, nas cidades que estão no entorno, é a prova viva de que, mesmo São Paulo sendo a locomotiva deste País, pode se beneficiar tremendamente de um incremento de voos e destinos.

E não esqueçamos de falar das seis cidades que serão servidas – apenas o impacto nessas cidades eu garanto que é infinitamente maior do que qualquer renúncia fiscal que o Estado possa estar fazendo. Além de outros aspectos que são humanitários, como meu colega da Gol mencionou com relação ao Hospital de Barretos, por exemplo, e outras instituições nesse sentido. Gostaria de deixar claro também que, no caso das duas especificamente, ainda por cima as nossas cidades-alvo são Araraquara, que é uma cidade com potencial econômico grande – que nós já operamos e saímos, porque os voos eram deficitários, portanto, é outra prova viva de que esse incentivo é fundamental para a expansão da malha no interior do Estado, que passa a tornar esse voo viável. Assim como a Baixada Santista, que passará a ser atendida e que também é um polo econômico importantíssimo do Estado que precisa poder se desenvolver mais e passará a contar com serviços regulares.

Mais do que ficar na verdade justificando o tamanho do investimento do Estado ou se isso será retornado ao Estado de alguma forma, eu gostaria de apontar para os senhores que, mais até do que isso, esse é um projeto de recuperação fiscal para o estado de São Paulo, porque todos os estados do País têm hoje algum plano, lei, decreto, projeto ou negociação bilateral com alguma companhia aérea no sentido de redução de ICMS de combustível e em contrapartida o incremento de voos ou servir alguma cidade do estado. Todos. Todos os estados limítrofes de São Paulo têm ICMS de 12% ou menos. Os estados limítrofes desses estados, ou seja, um raio de 1000 quilômetros também.

O que isso quer dizer é que hoje nós tanqueamos – cerca de 30% do combustível que nós poderíamos estar comprando no Estado, nós estamos trazendo de outro no tanque dos nossos aviões, porque é muito mais barato. Então é muito mais até do que um projeto de – bom, eu não diria que é muito mais que um desenvolvimento –, mas, além de um projeto de desenvolvimento, este é um projeto de recuperação fiscal. Esse é um aspecto importante, que precisa ser elucidado.

Tradicionalmente, a Azul sempre teve uma participação pequena na cidade de São Paulo, por exemplo, principalmente em Guarulhos, e agora estamos no projeto de expansão mais vigoroso em função justamente da possibilidade da redução de custo de operação. Então isso já é vivo, já é palpável. Dos 210 voos semanais, nós já temos cerca de 140 solicitados à Agência Nacional de Aviação Civil para que a gente possa colocar em venda já nos próximos meses. Então, além de tudo, é um projeto de execução rápida.

Outro ponto que vale a pena ressaltar é que, apesar de São Paulo ser a locomotiva do País, nós servimos mais cidades de outros estados do que servimos no estado de São Paulo, o que é um absoluto contrassenso. Nós servimos dez cidades no interior de Minas Gerais, dez cidades no interior da Bahia, oito cidades no Paraná e apenas sete em São Paulo – que passarão a ser nove só servidas pela Azul e passaram a ser 13 servidas pelo conjunto das companhias que aqui estão. Então eu acho que isso por si só já demonstra, muito além das contrapartidas objetivas que existem de incremento de voos, de mais emprego etc., isso demonstra o potencial econômico gerado por qualquer incremento de voos.

A renúncia fiscal do Estado de verdade é muito pequena em função do benefício de curto prazo, de médio prazo gerado por essa ação. Eu não quero mais tomar o tempo dos senhores, foram oito minutos. Acho que foi suficiente e eu estou à disposição para qualquer outro esclarecimento. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Quero agradecer aqui as palavras do Sr. Marcelo Bento, da Companhia Azul. Agora passaremos a Passaredo, que será aqui arguida com as demais. E o primeiro deputado inscrito é o deputado Rogério Nogueira, para que faça as suas considerações.

O SR. ROGÉRIO NOGUEIRA - DEM - Presidente Ricardo Madalena, parabéns aí nesse dia de hoje, nesta Comissão que muito trabalho vai ter pela frente, com vários temas; aos deputados aqui, principalmente o Camarinha, que fez o requerimento para que todos vocês estivessem aqui.

Eu brinco, viu, Ricardo, que quando nós vamos numa secretaria falar com o secretário de Estado, os secretários de Estado, geralmente o secretário chama os técnicos e chama os assessores para acompanhar o deputado, que são os que estão a par de tudo e fazem um trabalho

no dia a dia. Então vocês são muito bem-vindos aqui. E a explicação que todos vocês fizeram, as minhas perguntas praticamente não tenho, porque foi muito bem explicado.

Nós acompanhamos pelas redes sociais todo esse desenvolvimento de abaixar a alíquota através do nosso governador João Dória, uma publicidade muito grande, mas hoje ficou bem claro que o estado de São Paulo entrou aí entre esses 19 estados que vão se beneficiar, vão empregar mais gente, vão aplicar mais dinheiro e vai ter mais investimento graças a essa mudança política que nós tivemos aqui no estado de São Paulo.

O Eduardo falou que desde 1988 nós tínhamos aí esse imposto caríssimo, e quantos governadores não passaram por tudo isso? E nós temos hoje um governador que é empreendedor, que vem da iniciativa privada, que vem olhando no estado de São Paulo em cortar impostos, cargas tributárias e esse é o caminho para que a gente possa não ser o Estado mais rico, mas o Estado mais rico, mas também com menos impostos para os paulistanos.

E falar de Viracopos – eu sou de Indaiatuba, viu, Marcelo, então eu brinco que o campineiro demora 20 minutos para chegar no aeroporto; para o indaiatubano são nove minutos, porque está na divisa de Indaiatuba. E o aeroporto do que era – nós tínhamos ali um campo de pouso –, hoje é um aeroporto internacional, que era de cargas, hoje passam milhões de pessoas lá. E quem não conhece tem que conhecer – tantos voos para Europa e Estados Unidos, mas o para Estado inteiro. Houve uma evolução muito grande e eu só tenho a parabenizar a todos vocês pelo trabalho que vocês fazem, e pode contar com a gente aqui para que a gente, daqui para a frente, com essas informações, nós vamos defender aí todos vocês. E parabenizar mais uma vez, viu, Vinícius, pelo convite de todo o pessoal. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Agradecemos a palavra do deputado Rogério Nogueira. O segundo inscrito aqui está o deputado Vinícius Camarinha, para suas considerações.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Presidente, cumprimentar mais uma vez a todos os representantes das companhias, saudar e agradecer.

É notório para todos nós brasileiros, apesar da carga tributária sobre a classe produtora do país – quase 39% –, e mais do que isso, além de ser pesada, mal distribuída, de tal sorte que todos os setores desejam ter interrupção de impostos. Todos, sejam os caminhoneiros, seja o

setor de serviços, sejam vocês, seja o transporte ferroviário, que foi soterrado neste País – vocês ainda estão sobrevivendo, porque daqui a pouco nós seremos só transporte sobre pneus, então acho importante essa expansão do transporte aeroviário. Então é evidente que todos nós apoiamos a redução de impostos, não há dúvida no sentimento da nossa população.

E o setor foi um setor privilegiado, porque o governador decidiu encaminhar projeto de lei reduzindo de 25 para 12 o ICMS do querosene da aviação civil. Poderia ter feito em outros setores, não é? E por isso estamos nós aqui entendendo e procurando saber quais são os benefícios no geral para a população, para o setor, para a sobrevivência do setor. Há números que impressionam do déficit, dos prejuízos do setor, mas recentemente a Gol, muito embora tenha reduzido o lucro, mas teve um lucro de quase 137 milhões de reais, mais ou menos isso – pelo menos o que foi publicado.

(Fala fora do microfone.) - A Azul.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - A Azul. Perdão, a Azul – a Gol não, a Gol parece que está numa situação difícil –, mas a Azul teve um lucro, apesar da redução do lucro, teve um lucro, e agora a gente começa a entender pela sua expansão, mais de 100 cidades etc. etc. E para nós é fundamental esse diálogo com vocês, é fundamental para a gente poder entender e até a gente aprovar aqui também, porque, muito embora o governador tenha mandado, somos nós que vamos aprovar ou rejeitar o projeto. Não há nenhuma garantia de que isso será se não for aprovado pelos representantes do povo, que somos nós. E por isso essa preocupação de nós entendermos e esclarecermos todas as dúvidas com os senhores.

Eu entendi aqui, presidente, que existe um plano, há um plano de expansão do setor – o presidente Eduardo da Associação colocou claramente mais de 400 voos, voos que serão com destinos para o Brasil inteiro, para algumas cidades do interior. Entendo que isso também faz parte de um programa de expansão das companhias, acho que não é só por isso, acho que isso está dentro de um escopo de expansão das companhias.

Entendo também a importância desses seis novos voos para o interior de São Paulo – gostaria até que fossem mais, eu sei das dificuldades –, mas o estado de São Paulo hoje, senhores deputados, Sr. Presidente, presidente das companhias aéreas, hoje tem um PIB de 2% maior que a Região Metropolitana de São Paulo. Pela primeira vez na história do Brasil o interior de São

Paulo é maior economicamente que a capital e a Região Metropolitana. Nós precisamos repensar essa estrutura aeroviária para o interior.

Eu, por exemplo, sou da cidade de Marília, onde opera a Azul. A Azul começou com quatro voos diários lá para a cidade, parece agora que reduziu para dois, e os voos estão sobrecarregados, lotados, não tenho a informação precisa – até porque eu vou de carro porque eu ganho quatro horas de telefone, então eu aproveito o momento para trabalhar, e, se eu for de avião, eu fico off-line, não é Léo? Então eu ganho quatro horas de telefone.

(Fala fora do microfone.) - Off-line não fica, só não dá para falar.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - E a exposição de investimento de 40 milhões de reais no setor de turismo – aliás, no setor de proporção ao turismo – em propagandas é interessante, mas a gente precisa entender melhor, presidente, como isso se dará, porque eu confesso para vocês que eu preferiria que vocês revertessem esses 40 milhões de reais no impacto da tarifa de passageiros, que é uma discussão entre vocês e o Governo, mas eu pensaria que seria mais interessante. E cabe ao Governo do Estado fazer propaganda do Estado, não só às companhias aéreas. Então pensaria que se esse valor fosse revertido no impacto da redução das passagens aéreas, seria mais interessante.

E uma pergunta genérica que eu gostaria de fazer – depois farei algumas que alguns deputados me pediram – é a seguinte, presidente: considerando que os voos que saem da Capital para o exterior são mais baratos, porque não pagam imposto – correto?

(Fala fora do microfone.) - Alguns.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Alguns destinos internacionais. A gente até observa quando nós vamos comprar a passagem que quando nós calculamos um voo internacional, seja aqui na América do Sul, às vezes para os Estados Unidos, ele é às vezes até mais barato que um voo para o Nordeste ou qualquer outro voo de destino local. E me parece que isso é porque não incide, segundo as regras internacionais, o ICMS. Então, segundo esse raciocínio, se nós vamos ter um ICMS menor – a metade praticamente no estado de São Paulo –, nós não conseguiríamos impactar isso nas passagens aéreas de um modo geral? Acho que seria

uma oportunidade de a gente ter um impacto direto na vida da população. Eu acho que seria para nós muito satisfatório, e é um desejo imenso das pessoas que evidentemente querem uma redução nas tarifas.

Feita essa pergunta, eu gostaria de continuar algumas outras perguntas, presidente. Permita-me rapidamente?

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Sim.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - E aqui é uma solicitação da deputada Delegada Graciela, que me pediu para fazer a seguinte pergunta: porque a Gol irá operar em Franca, não é? A Gol vai operar em Franca – e eu acho que a pergunta vale até para outros aeroportos: se esses aeroportos estão com as condições e as estruturas prontas para receber esses voos? Não só a Gol, mas Barretos – eu fui prefeito de Marília, e, quando o Moreira Franco era secretário-executivo da aviação civil, lançou a expansão dos aeroportos de investimento e isso ficou pelo caminho. Cortou Ribeirão Preto, cortou Barretos, cortou Marília, então eu não sei se essas cidades estão com condições de operar esses voos. Senão vocês vão ter a intenção, vão assumir os compromisso, mas não vão executar, e aí é evidente que não vão executar não por culpa de vocês, mas por culpa do Estado, que não tem lá os radares, que não tem extensão da pista, que não tem as condições técnicas que as companhias aéreas necessitam.

Então, a primeira pergunta é se para os aeroportos vocês já têm esse diagnóstico? Qual a demanda estimada pela Gol em relação aos voos diários e semanais para o aeroporto de Franca? Se vocês puderem passar também dos outros aeroportos, se é que os têm. Que tipo de aeronave a Gol pretende utilizar lá no aeroporto de Franca? E quais são os custos, se vocês tiverem o diagnóstico, para os aeroportos poderem atender a essa demanda? E se a Azul pode também dispor para nós os investimentos para a região oeste do estado de São Paulo – Marília, aquela região é uma demanda enorme –, e se há algum plano em sua perspectiva.

Então, Sr. Presidente, são essas a minhas considerações. Eu tenho uma emenda, inclusive, nesse Projeto de lei do governador Dória, que na verdade é para contribuir justamente para a gente tentar melhorar essa situação e fazer com que todos nós fiquemos satisfeitos com o serviço aéreo. Eu entendo, reconheço o empenho das companhias, sei do esforço de cada um de vocês,

mas o gesto que o Governo do Estado está fazendo, e se esta Casa aprovar, também é um gesto importante que o Estado está dando para as companhias aéreas.

Nós queremos fazer esse encaixe perfeito entre a satisfação dos usuários, e que nós, como representantes da população, estamos deste lado e queremos entender o lado de vocês, o que a gente pode fazer para que todos saiamos satisfeitos nesse Projeto de lei, que é um Projeto superimportante. Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k. Agradecemos as palavras do deputado Vinícius Camarinha. E agora gostaria de obter as respostas aqui das companhias e também, se quiser concentrar no presidente da associação, se houver anuência dos demais pares aqui ou se querem.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, deputado Vinícius Camarinha.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Eu queria sugerir a V. Exa. se não seria melhor todo mundo perguntar e depois todos responderam ou se é melhor esse intervalo.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k. Vocês estão anotando aqui? O.k., então vamos lá. Dando sequência aqui e acatando a sugestão do deputado Vinícius Camarinha, o deputado Cezar para suas considerações.

O SR. CEZAR - PSDB - Boa tarde a todos. Quando vocês, na verdade, se o presidente Eduardo tivesse vindo aqui sozinho já estava bom. O esclarecimento dele foi notável. Quando o deputado Camarinha chamou no requerimento vocês, havia uma desconfiança no que o governador fez na alíquota. Para você ver, o Brasil é assim, você luta para fazer um tributo único. Quando o governador equaliza vocês com os outros estados, tem essa controvérsia. Veja bem, o Brasil é um País que nós lutamos para ter um imposto único. Aí o governador tem visão futura, faz isso, e tem controvérsia.

E vocês vieram aqui e explicaram bem. Há uma criação de novos empregos, e quando você abaixa a alíquota você vende mais querosene, porque os voos são mais. Veja a Passaredo mesmo, que vai sair de Votuporanga, o povo lá está eufórico com a Passaredo em Votuporanga esperando, acho que é em junho, não é?

O SR. JOSÉ LUIZ - Tem umas adequações ainda.

O SR. CEZAR - PSDB - Então, e aí eu vejo e noto que o Eduardo sozinho aqui explicaria tudo o que nós precisássemos – por causa da desconfiança do governador ter visão futura e a turma pensar que tinha alguma coisa nessa alíquota de 12% %, que faz vocês gastarem mais até querosene. Gera mais emprego, um bilhão e 400 milhões de salário, não é brincadeira – foi o nosso presidente que falou aí.

E a gente nota que o governador estava certo. Em quatro meses de Governo, as atitudes do governador foram todas acessadas. Nós não estamos aqui numa guerra fiscal, os outros estados já fazem isso. Então o governador do estado de São Paulo equalizou isso, e isso nos proporciona mais voos, mais voos para o interior como ele falou, Barretos, conheço bem Barretos – conheço o Hospital do Câncer, sou uma das pessoas que são solidárias ao Hospital do Câncer – e vejo a necessidade desse voo para lá para a pessoa chegar mais rápido. Então eu noto aí que vocês vieram aqui, deram um show, explicaram direitinho todas as situações aéreas no estado de São Paulo, e até internacional.

Eu pergunto ao presidente: por que eu o dólar encarece mais? Esse voo é abastecido fora ou aqui?

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Mais algum questionamento, deputado Cezar?

O SR. CEZAR - PSDB - Não, essa era a minha pergunta para ele. E estou satisfeito com o governador do estado de São Paulo em tomar essa atitude, com a aviação aérea no estado de São Paulo, porque vocês estão fazendo novos voos – são seis novos voos para o interior. Isso não tem preço. O interior hoje é como o deputado Camarinha falou, tem o maior PIB do estado de São Paulo.

E a gente tem uma projeção nacional aí da economia para 1,7 que a gente não vê isso hoje, esse crescimento. Eu falo sempre com o Meirelles, mesmo com o Temer na presidência. O Meirelles chegou a 1,7. O governo atual não pegou o País caindo, está caindo agora. O que o presidente está falando é numa estimativa de a economia recuperar. Enquanto isso, a aviação está sofrendo. A economia não recupera há bastante tempo, e vocês estão fazendo os mesmos voos e levando isso para a frente. Era isso o que eu tinha para falar.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k. Agradeço a intervenção do deputado Cezar. Agora vamos ouvir o quarto inscrito, deputado Rodrigo Gambale, para suas considerações.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Presidente, primeiramente parabenizar pela explicação do presidente da associação e também aos outros demais representantes. Mais uma vez ir ao encontro do que o deputado Camarinha disse, que claro nós queremos a redução de impostos, principalmente se for ver o imposto de renda dos próprios colaboradores da Casa. Você pagar 27,5 % de imposto daquele trabalho que você deu duro o mês inteiro não é fácil.

A greve dos caminhoneiros, que quase quebrou o Brasil, aconteceu também pela redução do combustível, então nós sabemos da importância de fazer esse trabalho. Sou totalmente favorável à redução de impostos, principalmente no querosene de aviação, e entendo que, juntamente com isso, virão mais empregos, e o emprego automaticamente impulsiona a economia. E com a redução de impostos a gente vê essa roda girar cada vez mais.

Mas quero pedir também, da mesma maneira como o deputado Camarinha colocou, que esses benefícios que as empresas receberão, caso seja aprovado, sejam repassados, numa contrapartida, diretamente para quem utiliza os voos, barateando os preços principalmente em dias mais concorridos de viagem, porque as passagens acabam sendo mais caras ainda pela companhia. E que práticas como, por exemplo, você ter que comprar passagem na companhia e, depois de comprar, você ainda tem que pagar – não o assento preferencial, um assento mais confortável, mas o assento comum, como eu tive que fazer isso há 15 dias atrás – deixem de existir.

Apesar de isso ser pertinente à Comissão de Direitos do Consumidor, mas fazer essa colocação aqui a todos os representantes. Caso a gente tenha um maior investimento através da

redução desses impostos, eu sei que a economia melhorará muito, mas que seja repassado também diretamente à população e a todos que utilizam desses voos. E agradecer a presença de cada um de vocês.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k. Agradecemos as palavras do deputado Rogério Gambale. Com a palavra o deputado Elton.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - O senhor misturou dois deputados, é Rodrigo Gambale.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Perdão, Rodrigo Gambale.

O SR. ROGÉRIO NOGUEIRA - DEM - Rogério.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - É Rodrigo.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Misturou os dois.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Isso é para dar Ibope ao seu nome, não é?

O SR. ROGÉRIO NOGUEIRA - DEM - É lógico.

O SR. LÉO OLIVEIRA - MDB - Apenas para concluir.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pois não. Com a palavra, Léo Oliveira.

O SR. LÉO OLIVEIRA - MDB - A rodada dos nossos parlamentares que aqui estiveram presentes nesta Comissão, dizer que aquilo que eu imaginava, a vinda de vocês aqui hoje só veio reforçar aquilo que eu já pensava, foi muito esclarecedor, da minha parte, tomara

que esse modelo criado entre a aviação e o Governo de São Paulo possa ser implementado em outros segmentos também, como nós percebemos, todos ganham. Então dizer que eu já estava convencido da aprovação desse Projeto, isso só veio a reforçar, e dizer que vocês estão de parabéns. De parabéns pela perseverança em meio de uma economia de altos e baixos, de forma precária vocês mantendo aí os voos regulares. Parabéns pelas 409 partidas que foram prometidas, você já anunciaram 401, se não me falha a memória, e parabéns ao governador João Dória pelo espírito empreendedor que ele tem e que, certamente, o Estado irá ganhar muito com isso. Obrigado pela presença de vocês aqui.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Agradeço as palavras do deputado Léo Oliveira. E agora este presidente fará alguns questionamentos para que também sejam respondidos assim que passar a palavra aos convidados aqui.

Existe algum Estado ainda que acompanha o ICMS de São Paulo, ou seja, 25%?

Como será a definição dos lotes: será a livre concorrência ou já está predefinido? Qual companhia fará qual cidade?

Existe expansão do número de municípios? Cronograma e projeto para que isso ocorra, além dos seis que já estão nominados aqui?

Há quantos anos as companhias estão trabalhando no vermelho? Existe algum tipo de subsídio do governo federal para essas companhias?

Sr. Marcelo, da Azul, gostaria de direcionar essa pergunta a sua pessoa. Desde quando iniciou as atividades a Azul no Brasil? E, em porcentagem, que aumento foi identificado nos voos em cidades de pequeno e médio porte? E se possível dar um exemplo apenas – aumento de voos. Se a cidade que vocês estavam atuando começou há quatro ou cinco anos atrás e agora ela expandiu o número de voo diário semanário.

Uma pergunta que vai ao encontro do que o deputado Camarinha acabou de falar aqui, mas é bom reforçar. Os novos voos aos aeroportos que estão em discussão, os seis municípios, estão dentro das normas para o tipo de aeronave que a empresa de vocês possui?

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Pela ordem, presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Só concluindo, deputado Rodrigo Gambale. As aeronaves de suas empresas irão praticar os voos regularmente ou será terceirizado? E se esse benefício – por que não foi identificado no passado? Já que é tão benéfico, como foi dito aqui por todos os participantes que estão fazendo parte desta Mesa. Era isso o que eu tinha de perguntas. Com a palavra o deputado Rodrigo Gambale.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Uma outra pergunta, pela ordem, presidente. O questionamento que vem ao encontro, até uma explicação de forma sucinta. O deputado Camarinha comentou sobre a estrutura que os aeroportos que receberam os novos voos tem condições ou esses outros aeroportos. Saber sobre se a privatização é algo positivo. Se vocês acreditam que as empresas que tomarem conta desses aeroportos acabam de uma forma ou outra sendo lucrativa para ela para que a gente tenha esperança de que novos aeroportos recebam investimentos e sejam criados.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k. Concluídas as falas dos deputados, passamos a palavra ao presidente Eduardo para que faça uso dela com a assessoria dos demais presidentes e representantes das companhias que aqui estão.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Eu vou tentar responder de forma bem objetiva as questões e acho que todas as questões têm espaço para cada um dos colegas se manifestar, então acho que vai ser bem rica essa terceira parte, e agradeço a qualidade das perguntas, fiquei superbem impressionado, acho que os pontos centrais foram bastante bem trabalhados aqui.

Primeira questão – o deputado Camarinha colocava aqui se é possível ter mais voos que o anunciado. Essa é a nossa expectativa, deputado, nós anunciamos, assumimos o compromisso com 490 voos, mas temos uma expectativa de que o que nós estamos fazendo aqui é parar com esse movimento de retenção do crescimento do estado de São Paulo, e a hora que o círculo virtuoso começar, a demanda começa a gerar demanda. A aviação tem essa história ao redor do planeta, não é um caso só brasileiro.

Na medida em que a demanda começa, você começa a criar o hábito de voar numa determinada região, a nossa expectativa de demanda em alguns casos pode ser superada. Isso não é um fato igual em todos os aeroportos, não acontece da mesma forma, ele depende de algumas

questões locais, mas lembrem-se que o desenvolvimento de uma determinada região não é sempre igual da outra, mesmo no mesmo Estado. Por exemplo, numa determinada cidade, nós começamos com um voo, ele fica viável, daqui a pouco aquela cidade resolve que vai instalar um polo de alguma coisa, uma fábrica de alguma coisa, essa demanda começa a crescer. O número de voos vai crescendo, então, sim, é possível.

Dois, a questão do destino da verba. É fundamental a verba de marketing porque ela faz parte do programa de promoção. Não basta você por o voo sem contar para todo mundo que tá fazendo. Está certo? Não sei se algum colega aqui, alguns colegas que estão assistindo, ou mesmo os senhores parlamentares, por exemplo, está atento para os pilares de promoção e marketing. A gente tem que colocar o produto, tem que fazer promoção, tem que avisar a praça, há uma série de atitudes para serem feitas que põem de pé o programa.

E emendando na questão seguinte, passar isso para a tarifa seria um equívoco, é importante deixar claro aqui o seguinte, em nenhum momento nós estamos assumindo compromissos aqui que envolvem custo de bilhete, tarifa aérea. Por quê? Porque a tarifa aérea – e aí eu entro na questão que vem do dólar que o deputado aqui colocou – tem como seus componentes fundamentais o querosene e o custo da infraestrutura da empresa, avião, leasing etc. Trinta e três por cento é o querosene. Por que ele tem a ver com o dólar? Porque a Petrobras pratica uma política chamada política de paridade de preços internacional – que levaria aqui três horas para explicar a composição dela.

Mas o fato é que ela coloca o preço do querosene em dólares regulado com o mercado internacional. Por que isso é feito? Não é uma maldade, uma bobagem. É porque lá nos anos 1980, 1970, quando a Petrobras começou a fazer isso no Brasil, isso se fazia no mundo inteiro, no caso da aviação, 92% do querosene consumido no Brasil era produzido no exterior, a maior parte na região do Golfo do México. Então ia navio para lá, aqueles petroleiros enormes, trazia o querosene para cá, passava pelos dutos e chegava onde tinha que chegar.

No preço, inclusive, na fórmula de cálculo do preço do querosene de aviação tem um adicional pequenininho, chamado adicional de renovação de frota da Marinha mercante. Hoje, 92% do querosene consumido no Brasil é produzido no Brasil. O querosene de Guarulhos vem por queroduto, ele sai lá da refinaria em Caçapava e vem por queroduto, vem por baixo, não me consta que venha de navio no queroduto, ele passa direto. E a gente segue pagando o adicional da renovação da Marinha mercante.

Então, o que acontece com isso? Como o dólar flutua, como o preço do querosene flutua, e o câmbio acaba influenciando também o preço do leasing, da manutenção, de outros itens, ninguém tem controle sobre a tarifa. Por isso que a gente disse que a tarifa é liberada. Vamos pegar um tema muito polêmico, que tomou muito tempo do debate no ano retrasado, quando nós migramos para um modelo praticado no mundo inteiro no qual se destaca a bagagem do preço do bilhete. Dizem assim: “Mas a passagem não baixou”.

Nós pusemos no ar com a nova política aquela quarta coluna, quando você abre o site da empresa para começar a comprar o bilhete, antigamente tinha três colunas agora tem quatro. Essa quarta coluna são os preços mais baratos, quando você compra sem levar bagagem. Esses preços foram lançados, todos, sem nenhuma exceção, com 7, 9, 15, 20, 25% mais baixo que a coluna anterior, eram mais baixos. Naquele momento o Brasil entra num outro pico de crise, o dólar dispara, o custo do querosene dispara, isso comeu esse negócio.

Agora nós passamos 15 anos defendendo a prática de liberdade de mercado, liberdade de competição, liberdade de disputa. Foi essa prática, como expliquei antes, que trouxe a tarifa média pela metade e triplicou o número de passageiros. Agora nós estamos vivendo uma crise, quatro para cinco anos. Todos vocês leem os dados todos os dias, só que seria um erro, um tiro no pé da Nação você mudar o modelo, voltar para o preço tabelado dos anos 1990. Por quê? Porque a história mostrou, não só no Brasil como no mundo inteiro, que a disputa de mercado é benéfica. A crise vai passar, nós podemos ter divergências aqui sobre quando, como e de que jeito, modelo, o Parlamento é um lugar onde se debate muito isso – está certo? Mas ninguém aqui acha que ela vai ficar para sempre, e a hora que ela passar esse movimento será retomado.

Então, a gente entende que é correto colocar isso nesse assunto marketing e não no assunto tarifa. Por quê? Porque isso pode evaporar assim no dia seguinte e aí ninguém consegue tangibilizar a contrapartida cumprida.

Infraestrutura aeroportuária – estes seis aeroportos foram todos visitados pelas equipes técnicas das empresas aéreas, vários deles nós já, todos nós já conhecíamos, mas foram revisitados. Nós levantamos os itens de ajustes necessários, todos os itens foram enviados ao Daesp – Departamento Aeroportuário do Estado. E, no segundo momento, nós também estivemos com a secretaria de Aviação Civil, o senhor se referiu ao ex-ministro Moreira, é o mesmo órgão, agora é uma secretaria dentro do Ministério de Infraestrutura.

E entregamos a eles também dizendo o seguinte: que é fundamental que vocês entrem nisso aqui. Então a Secretaria de Aviação Civil tem um fundo chamado Fundo Nacional de Aviação Civil, esse fundo é composto dos recursos obtidos com o programa de concessões ao que o deputado se referiu, hoje esse fundo tem oito bilhões de reais arrecadados com todas as concessões e esse dinheiro só pode ser usado para investimento em infraestrutura.

Então o governo federal já comunicou ao Estado que está à disposição para custear os eventuais ajustes necessários, equipamentos, pista, pátio etc., e estão em entendimentos nesse sentido.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Aproveitando o gancho, já existe cronograma físico-financeiro e projeto desses seis aeroportos?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Não tem obra.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Pela ordem, Sr. Presidente, para aproveitar a pergunta de Vossa Excelência.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, o deputado Vinícius Camarinha.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Então não é possível de imediato a operação nesses seis aeroportos. Quais precisam de obras?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Nós colocamos dentro da minha apresentação, deputado, que nós assumimos um compromisso, eles precisam nos entregar os aeroportos e a gente, 120 dias depois que nos entregarem, a gente.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Então primeiro precisa investimento nos aeroportos.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Entregar os aeroportos.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Na situação em que se encontram não é possível operar.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Alguns são, tem investimento que é, assim, a pintura, investimento que é.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Para a segurança, sinalização horizontal, vertical.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Tem uns que é coisa muito simples.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Presidente, eu achava importante a Comissão ter acesso a essas informações.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Sem dúvida.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Quais são os aeroportos que estão aptos a operar, os que não estão, até para a gente ajudar, se caso for, a viabilizar os recursos para começar a operação. Senão vai aparecer um engano. Desculpe-me, a gente anuncia que vai ter seis operações, depois a operação não ocorre, não por vontade nossa, mas por problemas estruturantes do aeroporto, isso é muito ruim. Eu acho que a gente precisa saber, cobrar o apoio do governo federal, do Governo do Estado, a quem quer que seja para a gente deixar essas coisas bem esclarecidas. Eu achava importante, presidente.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Pela ordem, Presidente.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Requerer a V. Exa. essas informações do Daesp de quais são os aeroportos que estão prontos de imediato a receber essas novas operações.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Que os assessores da Comissão registrem e nós vamos oficializar o departamento do Daesp do estado de São Paulo. Nós temos recursos, segundo o presidente Eduardo; nós temos o Projeto de lei, que vai ser aprovado; nós temos a população, que quer um transporte digno e com valor condizente; só que, se não tiver projeto, não vai executar. É o principal, então vamos cobrar o Daesp.

Aqui nós temos um representante da Secretaria de Transportes, o engenheiro Dutra, que nos atende muito bem. Parabenizo-o pelo trabalho que V. Exa. desempenha junto à Secretaria, e já leve essa demanda, Dutra, que vai ser algo de questionamento desta Comissão.

Com a palavra o deputado Rodrigo Gambale.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Só para complementar a resposta. Acabei de receber uma informação – também não sou especialista na aviação aérea –, que os aeroportos, principalmente esses que precisam passar por reformas, precisam ter uma aceitação do PAPI (Precision Approach Path Indicator), e que isso demora um tempo de aproximadamente um ano para liberação de voos grandes. Isso condiz?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Isso.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Foi uma informação que eu recebi. Então demoraria pelo menos um ano para fazer a liberação, para receber esses voos comerciais? Equipamento.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Não é necessário tudo isso. Na nossa opinião, tem alguns aeroportos que podem operar muito mais rápido, mas eu creio que, do ponto de vista interno, seria melhor cada empresa responder – deixa-me só tentar acabar aqui. Mas não, eu não tenho nenhuma informação nesse sentido da nossa de equipe de segurança e operação. É bem mais rápido.

Modelo de concessão, a sua pergunta. Nós somos favoráveis ao modelo de concessão dos aeroportos. Lá atrás, em 2012, quando começou o programa de concessão, a aviação foi derrotada na sua proposta. Nós defendíamos que o modelo se desse pela menor tarifa, e não pela maior outorga. Explicando, a gente defendia, como em outros lugares do mundo aconteceu, que

quem assumisse o aeroporto fosse a empresa que se propusesse a operar cobrando a menor tarifa de usuários e de empresas. Mas, naquele momento, o governo federal entendeu de outra maneira e optou pelo modelo de maior outorga, ou seja, ganha aquele que fizer a candidatura de maior valor financeiro.

Ainda assim, a nossa experiência com as concessões tem sido muito positiva, embora o custo tenha aumentado para nós – hoje custa mais caro operar nos aeroportos que operavam antigamente –, e isso acaba se refletindo obviamente também no preço. Mas o fato é que a experiência de voos em aeroportos como, pega, por exemplo, o Terminal 3 aqui em Guarulhos – imagino que vários dos senhores já tenham voado lá – é absolutamente diferente do que você tinha antes.

Onde é 25%? Pergunta aqui do deputado. Os últimos estados a 25% são Roraima, Amapá, Acre.

(Fala fora do microfone.) - Piauí, que consegue a proeza de ser 27%.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Piauí, Roraima, Amapá, Acre, Piauí e Rondônia, acho. São os quatro antigos territórios e o Piauí, talvez.

(Fala fora do microfone.) - Mesmo assim alguns deles têm acordos específicos.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Tem acordo. Amapá agora, por exemplo, propôs uma redução para três, mas ainda é.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Então são o estado de São Paulo e os quatro antigos territórios. O.k. Com a palavra o deputado Cezar. Só um minuto, Eduardo, para enriquecer a resposta.

O SR. CEZAR - PSDB - Presidente, nós estamos aqui para ver os benefícios que foram dados nesses 12%. O aeroporto, isso aí é coisa do governador mais para a frente. Só queria pedir ao presidente, eu tenho que sair, senão a gente fica perguntando de aeroporto, quem reforma, quem não reforma e nós vamos longe aqui. Nós temos outro compromisso, eu e o Léo, o

deputado. Queria pedir para os deputados desculpas, e nós vamos nos retirando. Gratidão, Camarinha, pelas explicações e por ter trazido vocês. Muito obrigado, Eduardo. Obrigado, presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k. Agradeço a presença do deputado Cezar. Quero registrar a presença do deputado Caio França e do deputado Alex de Madureira. Com a palavra o Sr. Eduardo, presidente da Associação.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Registrar que finalmente tem um parlamentar da minha região. Estava aqui me sentindo abandonado.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Da Associação Brasileira de Empresas Aéreas. Vamos lá, Eduardo.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Eu sou de Santos, só para esclarecer aos parlamentares. Então, como se define slot. A definição de slot não faz parte desse processo.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pousos, decolagem e...

O SR. EDUARDO SANOVICZ - A definição de slot, de quem vai operar onde, ela é uma definição que a ANAC tem para os aeroportos onde há slot, onde a gente chama de “aeroporto coordenado”. Então, a definição de slot não muda com esse processo, ela continua da mesma forma que vem sendo feita.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - E qual a companhia que vai operar? Já está pré-definido?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Nas seis cidades?

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Sim.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - A Passaredo.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - É livre concorrência ou já está definido?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - É liberado, cada um pode operar onde quiser.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Mas, neste primeiro momento, as empresas optaram por iniciar suas operações: a Passaredo iniciará nas duas novas, em São Carlos e em Votuporanga; a Azul vai operar em Guarujá e Araraquara; e a Gol vai operar em Franca e Barretos.

A última questão é se, desculpe. Tem programa. O vermelho é desde 2015.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - De todas as companhias?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Sim, as quatro.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Sem exceção ou só Azul?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Não, as quatro. Algumas saíram do vermelho agora – eles podem falar sobre isso.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Os voos são regulares e podem, eventualmente, ser feitos por parceiros comerciais que as empresas têm. Isso é permitido. Então uma empresa pode fornecer.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Não necessariamente será avião da companhia, então?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Deve ser. Mas, como o senhor está perguntando, pode não ser.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Nesses primeiros movimentos, imagino que todos operarão com avião próprio. Mas as decisões comerciais seguem sendo autônomas, cada empresa decide a sua.

E a última pergunta aqui para mim era por que não foi antes. Ora, só eu estou debatendo esse assunto no Governo Estado de São Paulo desde o ano de 2012. Esse movimento começou na maioria do País no ano de 2000 – Marcelo, me ajuda, 2007/2008?

O SR. MARCELO BENTO - Com mais tração em 2008.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Mais tração em 2008. Então, no conjunto da nação.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Onze anos.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Isso vai fazer 11 anos. Em São Paulo, tem seis ou sete anos que isso está sendo debatido de forma mais intensa. Aqui na Assembleia a primeira vez que eu conversei faz seis anos – foi de 2012 para 2013.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Isso era o que estava aqui na minha mão, de perguntas.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Sr. Marcelo, a Azul desde quando iniciou suas atividades no Brasil? E o senhor tem algum exemplo – que eu acabei de tecer pedido de comentário de Vossa Excelência.

O SR. MARCELO BENTO - Bom, com relação às perguntas mais pertinentes a Azul, a Azul iniciou em dezembro de 2008, a gente comemorou dez anos no fim do ano passado. Acho que o melhor exemplo que a gente tem para mostrar é Viracopos, que saiu de cinco, seis voos por dia na época e hoje tem 170 voos por dia.

Mas tem outros exemplos de cidades menores que são mais afeitas ao que a gente está falando, como Cascavel, que não tinha nenhum voo em um dado momento e hoje tem, só da Azul, seis voos por dia.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Seis voos por dia?

O SR. MARCELO BENTO - Seis voos por dia.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Qual os habitantes da cidade de Cascavel? Tem conhecimento?

O SR. MARCELO BENTO - Aí o senhor me fez uma pergunta de prova.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - É para fazer um comparativo com as cidades que aqui estão, Barretos, Franca, Araraquara. Acredito que seja o mesmo porte.

O SR. MARCELO BENTO - Acredito que sim. Outras cidades como Vitória da Conquista, que não tinha voo nenhum, e entre Azul e Passaredo hoje tem oito voos por dia – e a Gol acabou de anunciar que também vai servir a cidade. Então assim, são exemplos de cidades que até relativamente pouco tempo atrás não tinham nada e puderam desenvolver um mercado aéreo com voos frequentes.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k.

O SR. MARCELO BENTO - Só tinha uma outra questão com relação a Azul, do que a gente pretende fazer em Araraquara e Santos. Araraquara, a princípio, são seis voos por – um voo por dia para Viracopos. Por que Viracopos? Porque a partir de lá a gente consegue se conectar com o Brasil inteiro. E em Santos, a princípio, inicialmente a gente vê três voos por dia como inicial, mas Santos – Santos e Guarujá na verdade – definitivamente é um aeroporto que a gente vê um potencial de crescer bastante rápido. Com destino ao Rio de Janeiro, provavelmente, inicialmente. Tem uma cadeia de petróleo, uma cadeia de serviços que tem relação entre as duas cidades.

Araraquara já foi servida, o que acontece é que a barra, hoje em dia um aeroporto que passa a receber voos regulares precisa ser certificado, então a barra da ANAC subiu um pouquinho, mas não são adaptações críticas que vão necessitar enormes investimentos. Tem adaptações que têm que ser feitas, mas o Governo do Estado já está trabalhando nisso. A gente já teve reuniões com o Daesp nesse sentido, então estão andando.

Santos é uma questão um pouco mais difícil – não é difícil, é um pouco diferente, porque o aeroporto não pertence ao Estado. O aeroporto foi concedido pela Aeronáutica à cidade do Guarujá, e a cidade do Guarujá está preparando uma licitação para a privatização do aeroporto, que está pronta até onde a gente pôde acompanhar. Então, ela deve sair nos próximos meses, essa licitação. Vai ser mais demorado, evidente, porque é um processo licitatório que tem obras posteriores. Mas também não é um aeroporto que a gente precisa, enfim, construir uma pista nova. Então precisa de investimentos, mas grande parte até dos investimentos que estão previstos na licitação são ao longo dos próximos anos. Tem uma operação provisória prevista para justamente reduzir o investimento inicial.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - E vocês conseguiriam operar então de imediato no Guarujá? Mesmo sem essas...

O SR. MARCELO BENTO - De imediato, depende do que o senhor chama de imediato. Assim, para ser 100% transparente: tem uma licitação para acontecer e tem algumas obras. Então isso.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Do jeito que está o aeroporto, vocês operariam?

O SR. MARCELO BENTO - Não.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Aprovando a lei aqui.

O SR. MARCELO BENTO - Não. Ele precisa de adaptações. É uma base aérea, ele precisa de adaptações. Mas o que eu posso dizer é que em Araraquara a gente está com uma expectativa de operar entre o terceiro e o quarto trimestre – o que eu falo é basicamente em outubro. A gente acha que o aeroporto pode estar apto por volta de setembro, e aí a gente precisa de 30 a 45 dias para contratar gente, fazer a base.

(Fala fora do microfone.) - A situação não é igual, então?

O SR. MARCELO BENTO - Não, não é a mesma. O que a gente puder fazer. E também, o Eduardo estava falando, a gente discute desde 2012, não é, que você estava falando? E a gente discute Santos há mais de cinco anos também. Então não é novo para a gente, a gente sabe o que tem que ser feito, a gente vem trabalhando com a Prefeitura há algum tempo, então a gente está se empenhando ao máximo para isso.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, deputado Rodrigo Gambale.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Quero deixar bem claro aqui que até as perguntas não é nada contra redução de imposto, eu sou totalmente favorável. Mas a única maneira é que eu gostaria muito de saber de prazos e benefícios imediatos, porque, a partir do momento que nós consigamos reduzir o valor da carga tributária, a gente quer saber também

quando vai ser a contrapartida das empresas de companhias aéreas que resultem em economia para o nosso País.

Então, mais um comentário aqui que eu quero fazer – agora chegou o deputado Alex de Madureira, que é meu assessor aqui para assuntos aéreos – e, voltando na situação do PAPI, ele comentou que é o indicador o sistema de percurso de aproximação, que os aviões de grande porte ou de muitos passageiros precisam, comerciais, precisam ser instalados no aeroporto. Ele disse que o de Sorocaba aqui está praticamente um ano. Então eu entendo que esses investimentos que estão sendo ditos aqui virão a partir de 120 dias. O.k. Só que se a obra e a instalação demorar cinco anos, as empresas têm essa redução, mas elas ficam três, quatro, cinco anos sem fazer essa contrapartida.

Mais uma vez: sou favorável, sim, à redução dos impostos, mas nós precisamos de dados técnicos e de substância nos argumentos para conseguir justamente lutar para que isso aconteça de forma concreta, até porque nós vamos tirar uma arrecadação do Estado – que eu concordo mais uma vez em abaixar –, mas a gente precisa entender onde serão os benefícios de forma imediata assim que isso se resultar de forma positiva.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Com a palavra o Sr. Eduardo.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Para dar muita segurança ao senhor, é bastante procedente a questão, deputado. Todos os 416 voos que saem para fora do Estado estarão operando até o mês de novembro. Todos, sem nenhuma exceção. Isso é 92% ou 93% da contrapartida em voos. Toda contrapartida colocada aqui em promoção e marketing, estará disponível a partir de 10 de junho. O governador colocou como expectativa para nós a aprovação da lei, a entrada em vigor dela, no dia 1º de junho. Então, dia 10 de junho a gente começa a investir, repassar essa verba de promoção e marketing.

Quanto aos 74 voos que vão para o interior do Estado, nós acreditamos que esse processo de implantação vai se fazer até o final do ano. Se algum eventualmente não puder ser feito, nós temos como pensar em outras estratégias, eventualmente com aeronaves menores. Por quê? Porque o processo de adaptação se dá com cada empresa requisitando de acordo com a aeronave que tem hoje, por isso que há uma flexibilidade nesse assunto. Eu não estou aqui afirmando dia tal, hora tal, local tal, porque nós temos um conjunto de estratégias que eventualmente podemos

lançar mão, só que eu prefiro ser muito – eu gosto daquela expressão em inglês que fala “under promise and over deliver”, quer dizer “prometa menos, entregue mais”. Eu prefiro garantir aquilo que atende a demanda, atende o compromisso, cumpre com a contrapartida. E, se puder nos surpreender positivamente, vamos fazer sempre.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Presidente, eu concordo, mas assim, o nosso anseio é que as coisas sejam colocadas, até mesmo porque, para aprovar, nós precisamos ter esses argumentos, como, por exemplo, eu citei de comprar a passagem e depois ter que pagar o assento comum. Se essa moda pega, a gente primeiro, ou vai ter que ter segurador no avião para ir em pé ou alguma coisa para se apoiar, ou se não nos cinemas, nos estádios de futebol, nós teremos que comprar a entrada e depois, quando adentrar ao estádio, nós precisamos comprar ainda a cadeira.

Então isso eu até entendo, que é a prática de venda casada, que é algo que não é permitido pela nossa legislação, e que se essas situações passarem, que a gente coloque elas juntamente com a legislação, com os prazos de suas funcionalidades.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Isso aí está que nem você pagar o pedágio e ter que pagar a cobrança automática. É a mesma coisa.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Daqui a pouco vão cobrar 10% de taxa de serviço do que cobra o pedágio.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Exatamente.

O SR. CAIO FRANÇA - PSB - Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, deputado Caio França com a palavra.

O SR. CAIO FRANÇA - PSB - Eu queria primeiro aqui me justificar. Eu não sou da Comissão, mas o assunto é bastante pertinente, foi um assunto em que eu me baseei bastante, a

questão das desonerações. Saudar o Eduardo, amigo lá da região. Cumprimentar o Vinícius aqui, que fez a sugestão de trazer as pessoas.

Eu queria só fazer uma – nem sei se é um questionamento –, mas só uma ponderação. Não sei se o governador se equivocou na maneira de divulgação disso tudo, porque, da maneira como foi passado, presidente, eu entendi que nem passaria por esta Casa essa desoneração. Então aí está um erro, talvez, de comunicação dele. E até na maneira como ele falou, que em junho possivelmente será sancionada essa lei, porque ele passou isso e só depois de algum tempo que essa lei veio para cá. Ainda tem dúvida jurídica, se isso poderia ser feito por decreto ou não, mas me parece que não pode ser feito por decreto, senão obviamente ele assim o faria, sem precisar passar por toda essa dificuldade que tem no Parlamento, enfim, para poder abrir algumas informações que a gente precisa para poder passar.

Então a minha dúvida é: essa lei já existe em outros estados – até porque o senhor passou aqui, tem outros vários estados que já têm os 12%. Como é que foi o processo dos outros estados? Foi por decreto, foi por lei? Essa lei teve todo esse tipo de informação? E ele poderia, de fato, fazer isso por decreto e não o fez? Ou teria que passar por aqui? É uma dúvida que eu tenho, e que eu nem sei se tem essa informação, mas eu acho que é importante, porque esse processo de exoneração, eu imagino que o Governo fará com frequência – que é um estilo do governador de apresentar.

E a gente não é contra a desoneração – aqui falou o Gambale, falou o Vinícius Camarinha da mesma forma –, que defende, de fato, que tenha menos tributação. Agora, que isso possa servir para a população também, senão fica simplesmente um benefício para as empresas. E aí assim, a gente está em um momento que tem dificuldades, o governo federal fazendo corte em Educação, deixando de investir aqui e acolá, a gente está fazendo a extinção de algumas empresas públicas, e ao mesmo tempo você fazendo desoneração que não entrega nada diretamente para as pessoas? É por isso que foi muito pertinente a vinda de vocês aqui para esclarecer a importância disso.

E que isso possa se materializar o mais rápido possível, porque, no caso do aeroporto da base aérea de Santos lá, que fica no Guarujá, eu sei que é um caminho mais longo a ser percorrido, porque é um aeroporto que ainda não está pronto e nem tem voos hoje – nunca teve, na verdade, ou talvez teve, mas muito pouco – e que a gente também anseia lá bastante, da Baixada, para que tenha essas coisas funcionando lá. Então é um questionamento de ver como é

que esse processo se deu em outros locais, e se talvez teve um erro de comunicação por parte do Governo de ter feito um grande anúncio, mas aí cabe à Assembleia decidir se isso não poderia ter sido feito de outra maneira ou se isso passaria por aqui mesmo.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Só para complementar a pergunta do deputado Caio França, estou recebendo aqui do deputado Rodrigo Gambale, que o governo do Rio Grande do Sul em dezembro de 2018 fez por decreto, e o governador Dória está fazendo através de um Projeto de lei que vai passar pelas comissões desta Casa e em Plenário.

O SR. CAIO FRANÇA - PSB - Talvez quando faz por decreto, só fazendo um adendo, é você tem que fazer também ao mesmo tempo, você tem que aumentar a carga para você fazer uma compensação de outro serviço. Eu não sei se no caso do Rio Grande do Sul teve alguma coisa assim, você tem que passar pelo Confaz, que é o órgão que decide a tributação. Então, dependendo do caso, você precisa fazer uma compensação de outro serviço, você aumentando. Nós fizemos algo parecido aqui na legislatura passada, não sei se os deputados vão lembrar, com relação a bebida, o cigarro, o arroz e o feijão. Os deputados que estavam aqui na outra legislatura aprovaram, mas passou por esta Casa também.

O SR. MARCELO BENTO - Se o senhor me permite comentar um pouco aqui.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Sim.

O SR. MARCELO BENTO - Cada Estado é um caso, vamos dizer assim. Tem estados que têm uma lei geral de renúncias fiscais ou de deduções fiscais que não são específicas do que haver, então qualquer redução específica do que haver pode ser feita por decreto. Alguns estados têm isso, outros têm um projeto de incentivo à aviação regional já aprovado, que obviamente passou pela Assembleia. E aí uma questão mais específica de qual é a contrapartida etc. é parte de um TAC, é um Termo de Ajustamento.

No caso do Estado – vale dizer que no Rio Grande do Sul foi feito por decreto porque também já existia um projeto anterior que definia um projeto de incentivo à aviação civil. Então uma revisão disso foi feita por decreto, mas existe uma lei que já amparava. Com relação à

compensação ela não é obrigatória ou necessária nesse caso, porque o Confaz, naquela arrumada que eles deram na guerra fiscal, vamos dizer assim, ano passado, tem uma resolução de número 190 específica sobre o combustível de aviação e que dá liberdade à maioria dos estados, a todos estados, de fazerem determinadas políticas de redução, inclusive tem uma previsão nela que fala que o Estado pode equiparar aos demais estados limítrofes, que ele tem liberdade para isso, então não cabe a questão da compensação objetiva, eu vou incrementar tanto a arrecadação e vou manter a mesma atividade.

Obviamente que eu acho que o governador Dória, assim como todos os demais governadores, quis anunciar um Projeto, não uma política pronta e acabada. Ele quis anunciar um Projeto importante para o Estado, como eu mesmo coloquei até de recuperação fiscal em determinado sentido, mas é óbvio que tem que passar pela Assembleia dado que não existe uma lei anterior, talvez que amparasse especificamente nesse caso.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Mais algum questionamento dos pares que aqui estão.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Pela ordem, presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, o deputado Vinícius Camarinha.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Eu acho que nós estamos caminhando.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Para o encerramento.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Para o encerramento, mas com muita produção. Eu acho que isso tem levantado alguns novos questionamentos, mas tem sido muito produtivo, principalmente para esta Comissão que vai depois expor aos demais colegas o nosso sentimento.

Eu ainda insisto aos senhores diretores, representantes das empresas, em alguns itens, por exemplo, a questão dos investimentos na publicidade de quase 40 milhões de reais, para mim não

está claro ainda, porque no fundo me parece que isso é uma responsabilidade evidentemente da empresa de expor o seu programa de preços de viagem, de roteiros, e se esse recurso não seria melhor investido numa outra ação. Gostaria de uma reflexão dos senhores.

E se a gente pudesse trazer de alguma maneira uma retribuição mais direta à população. E aí eu gostaria que vocês pudessem refletir sobre isso para a gente construir uma oportunidade ainda mais benéfica para os usuários, e, sobretudo para nossa população que acompanhará de perto essa nossa votação. Nos demais, presidente, acho que para encerrar minha fala ao menos, eu queria agradecer muito a presença dos senhores diretores, pessoas preparadas, representantes legítimos das empresas, o Eduardo da Associação; a Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo é a Casa do povo de São Paulo, todo mundo aqui teve voto para estar aqui, está representando sua região, seu povo, tem legitimidade para isso.

Eu acho fundamental essa aproximação com, não só com todos os setores, mas com vocês que estão em muitos momentos precisando de um apoio, precisando de uma atenção desta Casa, e esta Casa não se furtará de dialogar, de debater com vocês o que for preciso. Então todos os questionamentos são no sentido de aprimorar o Projeto, melhorar, contribuir, passar o sentimento de cada deputados, mas eu gostaria que vocês levassem o nosso sentimento de melhorias que nós desejamos a vocês, ao setor, mas sobretudo de uma melhor prestação de um serviço público para os nossos usuários. Muito obrigado a todos. Obrigado, presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Quero registrar a justificativa de Fernando Cury, que não pôde estar aqui conosco, e também o Xerife do Consumidor. Quero agradecer a presença do deputado Delegado Bruno Lima, que faz parte aqui desta Comissão também como membro substituto.

Na minha opinião eu acho que a hora que as coisas estiverem 100% redondas, as colocações que aqui foram feitas pelos diretores e presidentes das companhias aéreas, e também o presidente da ABEAR foram satisfatórias, na nossa opinião, não vejo o porquê da convocação dos senhores presidentes nesse momento, pois foi a contento, e acredito que nós teremos muitos bônus, o povo paulista, a hora que as coisas realmente estiverem funcionando 100% – não é mesmo, deputado Rodrigo Gambale. Vou de acordo com o seu questionamento aqui.

Quero agradecer mais uma vez a presença do Sr. Bruno Alessio da Latam, o Sr. Eduardo Sanovicz da ABEAR, o Sr. Cláudio Neves da Gol, o Sr. José Luiz, presidente da empresa Passaredo, e o Sr. Marcelo Bento da companhia Azul.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Pela ordem, presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, o deputado Rodrigo Gambale.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Só para encerrar, quero ser muito parceiro de todos aqueles que lutem pela redução de impostos, quero deixar bem claro aqui mais uma vez, mas até estou recebendo aqui um parecer do Ministério Público e do Tribunal de Contas. E eu vou dar uma lida depois, que ainda não li, e que já é relacionado desde fevereiro quando o governador fez esse anúncio na mídia. Então, hoje, o que acontece aqui dentro desta Comissão é uma prova de fogo para que nós consigamos entender e também lutar, porque aqui nós temos 11 membros, só que nós precisamos aprovar isso pelos nossos colegas, que são 94.

Então, a gente tendo uma forma de sanar as dúvidas, porque as dúvidas foram geradas aqui serão feitas lá e em quantidades muito maiores, é algo que nós podemos amenizar no Plenário. Mais uma vez, contem com esse deputado aqui, queremos muito fazer a redução, mas queremos entender também a contrapartida e entender que, ao concedermos essa redução, de isenção de impostos, teremos benefícios diretos à população. Mais uma vez, muito obrigado a presença de todos aqui, ao presidente, que foi de forma sucinta, prática e clara, foi muito objetivo em nos explicar já as necessidades da aviação e queremos cada vez mais uma malha maior ainda e atendendo às demandas e necessidades do nosso povo de São Paulo e do Brasil. Obrigado, presidente, pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Nada mais havendo a tratar declaro encerrada a presente reunião.

* * *

Verba Editorial Ltda.

- É encerrada a reunião.

* * *