

esse projeto vem, na minha opinião, em muito boa hora, porque o querosene de aviação representa 35%, às vezes 40% do custo da hora de voo.

Então, dessa maneira, já se ajuda um pouco essa migração. Ninguém quer fazer nada para o decreto, falar aí de...

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Concluindo, secretário, por favor.

O SR. DELMO PINHO - Retirar voos na marra do Santos Dumont não é nada disso, as coisas feitas com parcimônia, mas com inteligência estratégica, observando uma política pública.

Então, existem outros passos que têm que ser dados relativos à ampliação da sensação de segurança, os eixos de conexão com o Galeão, melhorias no trato do trânsito, para começar a ter operação de trânsito de fato, para ajudar a desengarrafar, e uma série de outras coisas, não é?

Era isso que eu tinha a falar, muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Obrigado, dr. Delmo Pinho.

Querida ouvir agora a dra. Graziella Delicato gerente dos negócios aéreos da Zurich Airport Brasil, Aeroporto de Macaé. Cinco minutos, doutora.

O SR. WALDECK CARNEIRO - Deputado Luiz Paulo, só para dizer que estou presente aqui, viu? Bom-dia.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Obrigado, deputado Waldeck Carneiro.

A SRA. GRAZIELLA DELICATO - Bom-dia a todos, obrigada, deputado Luiz Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Só um minutinho, dra. Graziella, eu vou ouvir mais um representante dos aeroportos, depois volto para ouvir...

O SR. CHICO MACHADO - Eu me faço presente também, deputado.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Pois não, quem falou?

O SR. ... Chico Machado, Chico Machado, Luiz Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Chico Machado.

O SR. CHICO MACHADO - Deputado Chico Machado.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Obrigado, Chico. Depois passo a palavra para você quando chegar a vez do deputado. Eu estou na Graziella Delicato, por favor.

A SRA. GRAZIELLA DELICATO - Bom-dia a todos, obrigada, deputado Luiz Paulo pelo convite, agradeço a oportunidade.

Eu gostaria, na verdade, de trazer alguns dados a respeito do aeroporto de Macaé e ressaltar o fato que o senhor disse no início da fala de nós garantirmos que essa PL também proteja ou também inclua os aeroportos regionais parta desenvolvimento no Estado do Rio. Eu tenho, bem rapidinho aqui, só para vocês.

Ah, não está podendo compartilhar tela, o senhor não autoriza?

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Agora, eu não consigo, tinha que ser pedido.

A SRA. GRAZIELLA DELICATO - Tudo bem, não tem problema.

A Zurich assumiu o aeroporto de Macaé há pouco tempo, nós temos aí previstos investimentos na ordem de R\$ 160 milhões só na construção de um novo terminal, que vai começar também, e na ampliação de pista e pátio para justamente a gente acomodar ao crescimento da aviação comercial.

Em 2019, no pré-pandemia, nós esperávamos fechar o 2020 com cerca de 130 mil passageiros na ordem de R\$ 160 milhões só na construção de um novo terminal, que vai começar também, e na ampliação de pista e pátio para justamente a gente acomodar ao crescimento da aviação comercial.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Doutora, por favor. Como eu não gosto de anglicismo, eu gostaria que a senhora falasse *codeshare* em português, para que eu possa entender.

A SRA. GRAZIELLA DELICATO - É que no artigo 2º, ele menciona *codeshare*; o *codeshare* é o voo que... A empresa aérea principal, aquela que vai (não compreendido), vai operar o voo, ela faz um acordo comercial, onde uma outra empresa aérea tem o direito também de vender assentos daquele voo, elas operam de forma... De uma parceria comercial. E isso é bom, porque hoje os aeroportos regionais do Estado do Rio, muitos deles não comportam as aeronaves de grande porte.

Então, eles já têm uma limitação para as aeronaves menores e as aeronaves menores nem todas as empresas aéreas que a gente conhece, as três maiores operam. Mas, por meio de um parceiro regional, de uma empresa aérea menor que tenha um ATR ou que tenha um Caravan, ela consegue fazer essa parceria e servir o Aeroporto de Macaé, por exemplo. Um exemplo disso é o caso da Gol, que não tem aeronaves pequenas, mas tem parcerias com aviação regional. Inclusive, em Macaé quem operava era a MAP e a Passaredo, que eram companhias aéreas que tinham acordos de *codeshare*, de *interline* com a Gol. E a Azul, que é uma grande parceira, que é uma grande empresa que tem potencial de servir o estado todo, que tem todos os tipos de aviões de acordo com a sua frota.

E eu gostaria só de registrar que uma forma de fazer isso seria no artigo 3º pedir que além das operações nos aeroportos considerados os *hubs* que atendessem, pelo menos, um aeroporto regional do Estado do Rio; um ou dois dependendo da alíquota de 7%, 9%. Essa é uma modalidade que alguns estados optaram.

E a outra, eu queria, na verdade, pedir uma confirmação até da Sefaz e de quem escreveu realmente o PL, não é o Sefaz, no caso. Mas é que diz no artigo 4º que a redução da base do cálculo prevista no artigo 2º, que menciona os 7%, também inclui os aeroportos fluminenses que não se situam na capital do estado.

Então, eu só queria entender se o artigo 4º é o artigo que inclui os aeroportos regionais dentro desse percentual de 7% ou não; ou a companhia aérea tem que operar o voo no *hub* mais o voo no interior para poder ter a alíquota. Porque eu posso ter companhias aéreas pequenas que tenham interesse em operar em Macaé, mas não necessariamente em operação robusta para operar no Galeão. E isso quer dizer, se ela operar só em Macaé ou só em Campos, ela não vai ter direito a essa alíquota?

Eu queria que isso ficasse realmente claro, em que momento os aeroportos regionais estão inseridos. E dizer que nós estamos investindo para fazer o crescimento da região. E isso, como já mencionaram na reunião também, a redução da alíquota do combustível é extremamente importante para atrair as companhias aéreas.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Obrigado, dra. Graziella. Eu vou pedir a vossa senhoria que encaminhe a sua projeção à nossa secretaria dos trabalhos da comissão. E, também, as suas dúvidas escritas.

Eu agradeço.

A SRA. GRAZIELLA DELICATO - Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - E, depois, eu vou pedir, depois que eu acabar a rodada, para a dra. Sakalem tentar explicar.

Vou convidar agora o dr. Murilo Siqueira Junqueira, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária - Sineaa.

Dr. Murilo Junqueira, por favor. Bom-dia.

O SR. MURILLO SIQUEIRA JUNQUEIRA - Bom-dia a todos, bom-dia especial ao deputado presidente, dr. Luiz Paulo. Em nome dos aeroportos do estado, dos nacionais na realidade, a minha observação é que a gente quando se trata de um sistema aeroportuário a gente está tratando de um sistema, a gente não está tratando isoladamente de um único aeroporto.

Então, como bem disse agora a representante da Zurich, em Macaé você tem conexão com o Rio de Janeiro, quer dizer, os aeroportos do interior são alimentadores ou distribuidores seja dos passageiros que chegam sejam das cargas que chegam no Rio ou nos seus próprios aeroportos.

Então, tratar isso isoladamente como um único aeroporto, você criar um incentivo fiscal exclusivo para um único aeroporto, ainda mais de uma coisa já existente, que você não está estimulando a criação de um novo, você está estimulando um único aeroporto, parece-nos uma coisa desequilibrada. Eu acho que o que foi usado extensamente no país todo e vários estados foi principalmente o estímulo fiscal no que haver para interiorização da aviação comercial. No Rio Grande do Sul, em São Paulo, na Bahia, em vários estados isso foi usado como forma de interiorizar seja para apoiar o turismo seja para apoiar a melhor circulação dos negócios e mercadorias, propiciar o desenvolvimento econômico compensar o incentivo fiscal dado. Isso foi feito genericamente no país sempre com esse sentido, atendendo prioritariamente os aeroportos de interior para que esse sistema viesse a funcionar.

Então, eu entendo que de alguma maneira no artigo... No § 1º do artigo 3º isso é concedido, na medida em que fala em centro internacional de conexão de voos ou em aeroportos do interior do estado. Só que como isso não está no *caput*, gera uma dúvida, como bem colocou a representante da Secretaria de Fazenda pública, respondendo a sua pergunta, disse que sempre caiu os aeroportos internacionais.

Então, eu acho que isso deveria ser reafirmado no *caput* do artigo 3º; e também que em outros aeroportos, especialmente no artigo 4º, quer dizer, além do transporte aéreo de pessoas fosse reafirmado o transporte aéreo de cargas, porque, senão, fica uma coisa um pouco incoerente - não é propriamente incoerente, mas você fica impreciso; e aí você não sabe exatamente se aplica a todo o estado, a todos os aeroportos do interior; e se aplica a carga e passageiro nesses aeroportos todos.

Então, a nossa sugestão é no sentido de considerar o conjunto de aeroportos como um sistema alimentador, distribuidor de pessoas e cargas, e que sejam esclarecidos nesse decreto, que a gente acha muito positivo para o setor como um todo, que seja melhor colocada essa questão.

Quanto ao fato do Santos Dumont ser um aeroporto limitado ou não, eu acho que isso deveria deixar o mercado definir isso, certo? Acho que voo internacional realmente não faz muito sentido você deixar. Agora, não podemos esquecer que é um privilégio da cidade do Rio de Janeiro de ter um aeroporto localizado no seu Centro. Pouquíssimas metrópoles do mundo têm esse privilégio. Eu acho que isso a gente não pode descartar.

É essa a nossa opinião, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Obrigado, dr. Murilo.

Eu vou perguntar agora ao nosso presidente da Comissão de Constituição e Justiça, deputado Márcio Pacheco, se quer fazer o uso da palavra.

O SR. MÁRCIO PACHECO - Então, Luiz Paulo, quero agradecer mais uma vez a intervenção de v. exa., eu não tenho dúvida que a nossa preocupação com esse projeto de lei é especialmente reaquecer a economia do Estado do Rio de Janeiro. De modo geral, v. exa., mais do que nunca, sabe de que - e, aliás, é um lutador neste tema da potência que o Rio de Janeiro tem em arrecadar e tem perdido tanto com a pandemia e com outros problemas.

Então, trazer à pauta da tributação este tema - não é um tema tão singular, necessita de um olhar aprofundado. Eu na Comissão de Constituição e Justiça, que também tem v. exa. como membro e o nosso decano sabe de que nós vamos tratar isso com toda transparência, lisura, não tenho dúvida que todas as colaborações foram pertinentes e fica claro de que nós só não podemos, na minha opinião, deputado Luiz Paulo, é deixar passar a oportunidade de votarmos esse projeto em tempo. Colhendo as emendas, acomodando críticas, mas a importância de que neste momento a gente tenha a possibilidade desse *hub*, desse momento que passa o Rio de Janeiro, tão difícil para a área do Turismo. E aproveito aqui para saudar o meu querido colega deputado Gustavo Tutuca, secretário de turismo, e o ex-secretário Otávio Leite, para dizer que nós vamos nos empenhar para que esse projeto avance, é muito importante para o Estado do Rio de Janeiro.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Muito obrigado, deputado Márcio Pacheco.

Pergunto ao deputado Eliomar Coelho se ainda se encontra presente, que eu não o vejo mais. Seguindo, o deputado Felipe Peixoto.

O SR. CHICO MACHADO - Senhor presidente. É o deputado Chico Machado.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Depois do Felipe Peixoto é v. exa. e depois é o Waldeck, pode deixar.

O SR. CHICO MACHADO - Eu só vou fazer uma colocação, porque eu estou no trânsito e posso perder o sinal, vou pedir perdão ao deputado Felipe Peixoto.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Ele te perdoo, ele te perdoo.

O SR. CHICO MACHADO - Eu quero parabenizar ao senhor por essa iniciativa, dizer que nós, que somos aqui do interior do estado, ouvi atentamente a representante da Zurich. E dizer que eu tenho certeza de que nós iremos construir junto com o senhor, junto com o governo, na Assembleia como um todo, sempre nós trabalhamos em prol do nosso estado, para que possamos esclarecer e tirar todas as dúvidas; e que todos os aeroportos, sejam da capital, do interior, possam ser beneficiados de uma forma única, de uma forma que incentive todo o Estado do Rio de Janeiro, respeitando todas as questões legais. E eu tenho certeza de que com a capacidade do senhor e com a nossa ajuda naquilo que a gente puder construir junto - porque Macaé, quando eu falo Macaé, eu sou deputado do estado, mas resido em Macaé. Macaé, em breve nós teremos um grande salto na questão das termoeletricas, um novo momento da geração de energia. E vai ser muito importante o nosso aeroporto, a Zurich tem investido e quer investir cada vez mais no nosso aeroporto, que é um aeroporto muito importante para a nossa região.

Quero parabenizar o senhor por essa iniciativa. E eu tenho certeza de que em conjunto nós iremos encontrar o melhor projeto, esclarecendo todas as dúvidas, não deixando nenhum tipo de interpretação dúbia em relação ao benefício a essas empresas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Obrigado, deputado Chico Machado.

Deputado Felipe Peixoto, com as minhas escusas, eu devolvo a palavra a v. exa.

O SR. FELIPE PEIXOTO - Primeiramente desejar um bom dia a todos, muito bom ver aqui a presença do governo, setores econômicos, deputados aqui presentes.

Eu gostaria de fazer algumas considerações. Primeiramente, eu, ao ler o projeto, realmente fiquei com muitas dúvidas, dúvidas essas já levantadas aqui pela Graziella e também pelo Junqueira, especialmente pela falta de clareza com relação à questão de permitir ou não aos aeroportos do interior a utilização desse benefício fiscal que está sendo colocado pelo governo. Ao mesmo tempo, no artigo 4º, existe uma contradição, porque no seu parágrafo único ele faz uma referência aos aeroportos da capital; e, quando a gente fala do parágrafo, ele está falando do interior.

Eu fiz algumas emendas ao projeto; eu acho que já foi amplamente aqui discutido a importância desse projeto para os setores(?) econômicos do Rio de Janeiro, especialmente o desenvolvimento do turismo. Mas, eu sempre olho para o interior do estado. Eu sou de Niterói, e Niterói foi capital do antigo Estado do Rio de Janeiro. E deixo o meu mandato sempre à disposição para ter uma preocupação com relação ao fortalecimento do nosso interior. E a gente vê um esforço muito grande não só dos aeroportos, mas também das companhias aéreas e especialmente voltado para a questão do turismo e também de negócio, voltado à economia do *offshore*, para que a gente pudesse ter mais voos para os nossos aeroportos do interior. E as minhas emendas foram muito voltadas para isso, nós temos aqui - eu listei, pode me corrigir se eu estiver errado, nós temos 11 aeroportos no nosso Estado do Rio de Janeiro e temos alguns helipontos, sendo o do Farol o mais relevante do ponto de vista de movimento.

Eu acho que a gente precisa, sim, dar todo esse fortalecimento ao Aeroporto do Galeão, porque é inadmissível ver aquele aeroporto daquele tamanho com a quantidade de voos que nós temos hoje saindo desse aeroporto. Mas, a gente não pode perder a oportunidade de aproveitar o benefício que o governo pretende dar a esse setor e fortalecer também aos aeroportos do interior, porque, a partir do momento em que a gente dá esse benefício aos aeroportos do interior, a gente pode dar condição em vários voos que hoje são operados por empresas que vêm para o Espírito Santo, para Minas Gerais, por exemplo, ou São Paulo, possam fazer a opção de vir até o Rio de Janeiro fazendo mais conexões com os nosso aeroportos mais próximos dessas divisas, trazendo oportunidade não só de carga, mas de passageiros, mas também de desenvolvimento econômico para todo o seu entorno.

Então, nossas emendas que nós apresentamos aqui eu vou ter a oportunidade de compartilhar e colocar aqui no *chat* até para que todos possam contribuir, é um tema novo para mim e talvez o mais antigo para vários aqui que estão presentes. Mas, eu acho que é fundamental que a gente dê esses benefícios aos aeroportos do interior do estado e ao Galeão; e aqui coloco como sugestão ao governo que existem outras maneiras também de a gente conseguir trazer um pouco essa quantidade de voos que nós estamos tendo no Santos Dumont. Primeiro, a questão que já foi discutida no passado, que é em relação à questão das limitações da quantidade de voos que chegam lá pela questão ambiental. Isso já foi feito no passado, eu acho que pode ser recuperado em algum momento, eu acho que é um tema que tem muita sensibilidade com a cidade do Rio de Janeiro. Importante lembrar que esses voos estão sendo deslocados para o Santos Dumont muito por conta da queda da demanda de voos para o Rio de Janeiro por conta da pandemia. Acreditamos que a atividade econômica retornando à sua normalidade, esses voos não consigam mais suportar todos estarem no Santos Dumont. Mas, independente disso, eu acho que a gente pode criar uma limitação, sim, por parte da quantidade de embarques e desembarques por conta do espaço aéreo, da poluição sonora que gera no aeroporto Santos Dumont dentro da cidade.

Então, já resumindo, Luiz Paulo, eu gostaria que fosse levado em consideração por parte do Executivo essa questão do fortalecimento dos nossos aeroportos de Resende, de Paraty, de Angra, de Maricá, de Cabo Frio, de Búzios e de Campos e Itaperuna também, não é? São 12 aeroportos, esqueci Itaperuna aqui. Aeroportos importantes, muitos que estão em processo ainda de reestruturação, mas que eu tenho certeza de que vão fortalecer o nosso interior e fortalecer o desenvolvimento econômico do nosso estado.

Obrigado, Luiz Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Obrigado, deputado Felipe Peixoto, pelo senhor ter estado nos seus cinco minutos, porque faltam 15 para acabar.

Agora, deputado Waldeck Carneiro.

O SR. WALDECK CARNEIRO - Bom-dia, deputado Luiz Paulo, bom-dia a todas e todos, eu quero ser objetivo.

Em primeiro lugar, afirmar que considero que é uma matéria importante, sobretudo levando em conta pelo menos dois elementos do contexto mais geral que afetam o setor. Naturalmente, o contexto da pandemia, essa tragédia humanitária e sanitária sem precedentes, que, no Brasil, piora com a forma irresponsável com que o governo federal enfrenta a pandemia em nosso território e que afeta drasticamente este setor da economia. Na verdade, o fluxo de passageiros, o fluxo de voos reduziu de maneira substancial, e, mais do que isso, deputado Luiz Paulo, as novas formas de organização do trabalho que vão se consolidar no pós-pandemia. Deputado Márcio Pacheco, eu, por exemplo, sou de uma área profissional, eu sou professor da Universidade Federal Fluminense, de um programa de pós-graduação. É muito comum, na nossa atividade, bancas de mestrado e doutorado com convidados de outros estados, até de outros países. Provavelmente, Márcio, essas bancas serão feitas agora via plataformas digitais.

Então, as pessoas não vão mais se deslocar, não vão mais fazer viagens de um estado a outro para compor uma banca de mestrado ou de doutorado.

Primeiro, destacar o impacto da pandemia e do pós-pandemia e das novas formas de organização do trabalho. Isso vai afetar o setor da aviação civil, como já tem afetado.

Em segundo lugar, deputado Luiz Paulo, a questão do câmbio. A desvalorização da nossa moeda, e considerando que boa parte dos insumos para esse setor são insumos dolarizados, isso também tem repercutido muito negativamente nas contas desses setores.

Portanto, considero o projeto muito importante. Na verdade, os dois projetos, que são confluentes, tanto a mensagem do governo quanto o projeto de vossa excelência, mas tem três questões aqui que eu quero pontuar, na linha do debate que já está em curso. Em primeiro lugar, concordar com a representação da Procuradoria-Geral do Estado, que se manifestou há pouco, sobre a questão do impacto orçamentário. Aliás, deputado Luiz Paulo, essa questão apareceu na nossa audiência pública de ontem, exatamente essa mesma questão, quando a gente tratava, deputado Márcio Pacheco, sobre a questão das atividades de exploração de petróleo e gás natural. Exatamente, esse tema apareceu. É fundamental que haja uma projeção do impacto relacionado à renúncia de receita tributária decorrente dessa matéria. Na justificativa, na exposição de motivos, o sr. governador afirma o seguinte: ele afirma, num dado momento, que, em função disso, "considera-se que as medidas propostas não possuem custos fiscais relevantes". Não basta uma frase, não basta uma frase. E não é porque eu não acredito no governador. Não se trata disso. É preciso ter uma demonstração do impacto orçamentário, como prevê a LRF, como prevê o dispositivo constitucional. Em segundo lugar, eu também queria fazer uma observação em concordância com o que mencionou, salvo engano - não sei se me engano aqui - a Graziella Delicato. Eu, de fato, percebo uma contradição no projeto em relação à chamada operações *codeshare*, as parcerias comerciais entre empresas aéreas de porte maior com empresas regionais, enfim, para fazer complementação de voos. Porque, no artigo 2º, o benefício fiscal que a matéria pretende assegurar não alcança essas operações *codeshare*. Eu não vejo por que razão não alcançar. Curiosamente, no artigo 4º, quando aparece a principal contrapartida das empresas beneficiadas, que é o aumento do número de assentos, no parágrafo único, citado pelo deputado Felipe Peixoto, curiosamente se considera o número de assentos, o aumento do número de assentos, inclusive nas operações *codeshare*. Ou seja, não alcança a *codeshare* para conceder a isenção tributária, mas contabiliza o aumento do número de assentos nas viagens inclusive das operações *codeshare*. Eu acho que isso está incoerente. Eu acho que é preciso um novo tratamento em relação a essa matéria e alcançar também essa forma de parceria comercial entre as empresas de aviação.

E, por último, ainda no meu tempo, eu acho, eu quero manifestar também uma preocupação, que já foi declinada aqui, em relação ao Galeão, que é o nosso aeroporto internacional. É preciso que, de fato, a gente tenha mecanismos - e este daqui é um deles, tendo em vista que o custo do combustível é um dos mais caros talvez do mundo. No Brasil, a tributação do combustível... Nesse sentido, é muito importante ter dispositivos que favoreçam a retomada do Galeão, que é o nosso aeroporto internacional, levando o nome, inclusive, de Tom Jobim, salve, salve! Mas não só isso, porque não é normal, não é natural, deputado Otávio Leite, que o Santos Dumont cumpra esse papel de ser o grande aeroporto alimentador do Galeão, do Aeroporto Internacional de Brasília, de Confins. Isso não é normal. Até porque tem questões ambientais relevantes, deputado Luiz Paulo, que não são tratadas aqui. A gente não sabe se, naquele ambiente, o aeroporto, integralmente urbano, se é possível, do ponto de vista ambiental, tanto fluxo de voos, tantas operações de voos como têm acontecido ali, sem falar o impacto na mobilidade, como mencionou o secretário Delmo Pinho.

Portanto, são as observações que eu queria fazer, agradecendo a vossa excelência pela paciência.

O SR. PRESIDENTE (Luiz Paulo) - Obrigado, deputado Waldeck Carneiro.

Arguo o deputado Eliomar Coelho se quer fazer uso da palavra. Vossa excelência teria seus cinco minutos.