



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

05/05/2022 - 8ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura, Comissão de Assuntos Econômicos

Comissões: CI, CAE

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG. Fala da Presidência.) - Bom dia a todos! Declaro aberta a 5ª Reunião da Comissão de Infraestrutura, conjunta com a 8ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos, da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura deste Senado Federal.

Informo que a presente reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação de todos os interessados, por meio do Portal e-Cidadania na internet, em senado.leg.br/ecidadania, ou pelo telefone da Ouvidoria, 0800-0612211. Você que nos acompanha pelas redes sociais em todo o Brasil pode mandar a sua opinião ou sua pergunta. E, na medida em que estivermos aqui trazendo as falas dos nossos convidados, os posicionamentos de cada setor, nós buscaremos também responder as perguntas daqueles que nos enviarem. São muito bem-vindos todos que nos assistem.

Antes, estávamos numa reunião com a Consultoria do Senado sobre este assunto. Nós estamos diante de um tema que, apesar de ter esbarrado numa questão sobre bagagens, abre uma discussão muito mais ampla sobre a modernidade brasileira dentro da aviação ou, principalmente, a liberdade brasileira de negócios em relação aos direitos dos consumidores. É uma discussão muito superior e muito mais profunda do que apenas a discussão sobre permissão de bagagens ou não.

Senador Nelsinho Trad, meu bom-dia, Líder do PSD.

No ano passado, nós começamos uma discussão sobre a revisão do Código Brasileiro de Aeronáutica. Seria uma tarefa hercúlea, uma vez que nós temos um código que vem desde os anos 30 num momento em que o Brasil está entre as economias que mais têm passageiros - nós temos 100 milhões de bilhetes emitidos. Então, nosso código veio sendo remendado, remendado e precisava passar por uma grande mudança.

A medida provisória teve esse objetivo. Nós trabalhamos nesse assunto. Foram várias discussões feitas na Câmara e, depois, aqui também, no Senado. E chegamos a um ponto muito importante com relação ao modelo de negócios e também às questões das autorizações, e não mais concessões, para o setor aéreo. É um conceito muito importante, porque o Estado teria que agir liberando todo o trabalho. A partir de agora, as autorizações tornam muito mais fácil... A pessoa pode montar uma pequena companhia, explorar o serviço em regiões remotas do Brasil. E é esse o caminho.

Já coloco para os senhores aqui que meu estado, Minas Gerais, por exemplo, decidiu, entre os 853 municípios, criar rotas, rotas subsidiadas pelo estado. Foi um fracasso absoluto! O dinheiro do contribuinte mal usado, os aviões vazios... Só quem ganhou dinheiro foi a companhia aérea naquele caso, que tinha lá uma garantia do Governo de um pagamento mínimo.

O que realmente incentiva o crescimento do setor aéreo, primeiro, é a segurança jurídica de um país, de modo que uma empresa estrangeira possa atuar com toda a liberdade e ter garantias de que ela terá seu negócio preservado. O Brasil oferece isso. Segundo ponto: o mercado consumidor. Nós brasileiros estamos em meio a uma crise, uma crise que tirou renda, uma crise que nos trouxe aumento no preço dos combustíveis, mas é uma crise que vai passar. Nós temos que começar a pensar o Brasil num período posterior, dentro de um ano... Qual é o Brasil que nós queremos, crescendo 4,6% ao ano, como crescemos no ano passado, e vamos crescer este ano? Isso são pontos importantes que o Brasil está oferecendo para atrair novos negócios.

Vamos discutir o que importa para o consumidor e ver todos os detalhes, mas vejo com muita satisfação esta audiência pública conjunta com a Comissão de Assuntos Econômicos para que a gente possa esclarecer aos brasileiros com mais tranquilidade a premência e a importância deste assunto para o Brasil que queremos, de bons negócios e de serviços.

A presente reunião conjunta das Comissões de Serviços de Infraestrutura e de Assuntos Econômicos destina-se à realização de audiência pública para discutir o impacto do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2022 (Medida Provisória nº 1.089, de 2021), para setor aéreo, consumidores e sociedade brasileira, assim como a questão relativa ao preço de passagens aéreas, franquia de bagagens, pagamento para marcação antecipada de assentos e abertura de mercado do setor aéreo nacional, em atendimento aos Requerimentos nºs 15, de 2022, da Comissão de Infraestrutura, de minha autoria, e nº 16, de 2022, da Comissão de Assuntos Econômicos, de autoria do Senador Nelsinho Trad, que ora está aqui acompanhando.

Contaremos com a presença dos seguintes convidados: Sr. Ronei Saggiore Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil, representante do Ministério da Infraestrutura - se não tomaram assento ainda, podem ir se juntando aqui a nós -; Sr. Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear); Fábio Rogério Carvalho, Presidente da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa); Comandante Ondino Dutra Cavaleiro Neto, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Diogo Gonçalves Bezerra, Gerente de Previsão de Preços, Mercado e Vendas da Petrobras, que participará de forma remota; Bruno Conde Caselli, Superintendente de Defesa da Concorrência da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, em participação remota; Sr. Walter Faiad, Advogado do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - muito bem-vindo! -; Gustavo Augusto Freitas de Lima, Conselheiro do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade); Paulo Nei da Silva Junior, Coordenador de Monitoramento de Mercado da Coordenação-Geral de Estudos e Monitoramento de Mercado do Ministério da Justiça; Edson Sobrinho, Coordenador-Geral de Logística da Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia.

A presente audiência será realizada em formato semipresencial, também com a possibilidade de participação por meio do aplicativo Zoom.

Ao final das exposições de nossos convidados, que terão dez minutos cada um - e eu vou pedir a cada um a gentileza de se manter no prazo, uma vez que nós temos vários convidados, e, quanto mais nós nos estendermos, mais qualidade no debate perdemos -, será concedida a palavra às Sras. e Srs. Senadores seguindo a lista de inscrições e alternando participação presencial e remota.

Agora, já de início, com a palavra o Sr. Ronei Saggiore Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil, representante do Ministério da Infraestrutura.

Senador Nelsinho, gostaria de falar alguma coisa antes?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Perfeitamente, Senador Nelsinho.

Sr. Ronei, o senhor está com a palavra.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN (Para expor.) - Muito obrigado, Senador Carlos Viana.

Muito bom dia a todos!

Queria cumprimentar aqui o nosso Nelsinho Trad e agradecer pelo requerimento aos autores do requerimento.

É sempre uma honra e um prazer muito grande estar aqui na Comissão de Serviços de Infraestrutura e também - é audiência conjunta - na Comissão de Assuntos Econômicos. Aproveito também para saudar o Senador Dário Berger e o Senador Otto Alencar, respectivos Presidentes das Comissões.

Eu queria cumprimentar também meus colegas de exposição hoje - a lista está bem grande. Vou tentar me ater ao tempo aqui, para que a gente possa aproveitar e fazer um debate bastante profícuo.

Medida Provisória 1.089, apelidada de medida provisória do voo simples, é um programa superimportante, superestratégico para o Brasil como um todo.

O nosso Código de Aeronáutica, como o Senador muito bem colocou, já vem lá da década de 30. A última versão que temos na lei é de 1986. E, de fato, há a necessidade, já se vem debatendo nesta Casa há bastante tempo, a reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica. Vamos lembrar o PLS 256, que já tramita aqui há bastante tempo.

É uma medida provisória, na opinião do Governo, do Ministério da Infraestrutura, da Secretaria Nacional de Aviação Civil, que tem muitos méritos. Ela toca em vários pontos do setor e tem o objetivo de fazer uma faxina regulatória, uma limpeza em todas essas normas que já não fazem mais sentido - são normas antigas que já não são mais aplicáveis -, com

um foco muito claro, muito objetivo de desburocratização, de faxina regulatória, de modo que a gente possa continuar atraindo investimentos para os nossos aeroportos e para as nossas companhias aéreas.

O Brasil tem um potencial gigantesco no setor de aviação civil. O brasileiro ainda voa muito pouco se comparado com os países desenvolvidos do mundo, e nós temos um potencial de crescimento muito grande. Tivemos uma onda de crescimento na última década, e, agora, ainda, devido a uma série de motivos, crises econômicas e agora recentemente pandemia, estamos aí tentando sobreviver após esse longo período. E temos conseguido obter resultados relativamente positivos.

O foco desta medida provisória, de fato, é a atração de investimentos, tanto na parte de companhias aéreas, como também na parte de aeroportos.

Para ser bem objetivo, eu gostaria de destacar três pontos relevantes do ponto de vista da política pública. Eu sei que os outros colegas também vão destacar outros pontos regulatórios e alguns pontos específicos, mas, do ponto de vista da política pública, eu trago três destaques, antes de falar especificamente da questão da bagagem, de que eu falo já, já.

O primeiro ponto é a questão da autorização legislativa para que o Governo possa fazer um programa de parceria público-privada (PPP) de oito aeroportos regionais. Isso daí tem um poder disruptivo realmente de a gente poder colocar investimento privado em parceria com o investimento público na Região Amazônica, que é uma região que carece muito de investimento. Essa MP traz essa autorização legislativa, que é exigida pela Lei de PPPs. Nós estamos bem avançados já com os estudos de viabilidade dessa concessão e queremos colocar aí operadores globais de alto nível, operando e investindo nos nossos aeroportos na Região Amazônica, que tanto depende... Tem uma questão grave, séria de mobilidade para se chegar àquelas regiões. E nós temos aí, de fato, um processo bem avançado, que depende, dependia, está dependendo de autorização legislativa, e esta MP traz essa autorização legislativa, o que é um ponto muito positivo, muito relevante.

A outra questão é a questão da redução das tarifas aeroportuárias. Nós temos uma... Quem é mais antigo no setor vai se lembrar do antigo Ataero (Adicional de Tarifa Aeroportuária), 35,9%, 36% incidindo em cima das tarifas aeroportuárias no Brasil. Esse adicional foi extinto em 2017, porém, nos principais aeroportos do Brasil, nos maiores aeroportos do Brasil, ele foi incorporado à tarifa aeroportuária, o passageiro hoje continua pagando esse adicional na sua tarifa, e o aeroporto repassa isso para o Fundo Nacional de Aviação Civil. É uma arrecadação de quase R\$800 milhões por ano. E hoje, por exemplo, uma tarifa de embarque no Aeroporto de Guarulhos custa R\$60,00 - internacional, no caso.

Nesses R\$60 tem ali uns R\$18, mais ou menos, quase R\$20, que são correspondentes a esse adicional, que, na verdade, é um tributo, é um imposto, que vem para o Fundo Nacional de Aviação Civil e acaba virando resultado primário para o Governo.

Essa MP também extingue realmente isso. Então, as tarifas vão ser reduzidas em Guarulhos, em Brasília, serão reduzidas no Galeão, serão reduzidas em Confins e em alguns outros aeroportos, principalmente das primeiras rodadas de concessão. E o Governo está abrindo mão de cerca de R\$800 milhões, a partir de 1ª de janeiro.

Um outro ponto importante que essa medida provisória traz é o dispositivo com relação à relicitação de aeroportos, não só de aeroportos, mas de infraestrutura de maneira geral. Ele positiva uma tese que está lá na Lei 13.448, na parte de devolução amigável de ativos pelos concessionários. Então, na verdade, ele traz essa discussão e positiva uma tese de que nós podemos andar, de que o Governo pode andar, com relicações que hoje ainda dependem de anuência do Tribunal de Contas da União. Os processos estão lá. Temos o caso de São Gonçalo do Amarante, aeroporto de Natal, Viracopos e do Galeão. Então, nós temos a positivação de uma tese de que nós podemos, sim, publicar edital e fazer a relicitação, que é uma demanda muito importante dessas regiões, para que a gente possa continuar o processo de reinvestimento no Rio Grande do Norte, em Viracopos e depois, num terceiro caso, no Aeroporto do Galeão. Então, esses três pontos são pontos super relevantes que eu destaco aqui, além de outra dezena de outros pontos.

O Senador Carlos Viana muito bem colocou a questão do regime de exploração do serviço aéreo, de concessão, agora, para um regime muito mais flexível, de modo que a gente possa atrair investimentos e a abertura de novas empresas no Brasil.

E aí eu já pego o gancho para falar sobre a questão da franquia de bagagem, que foi uma emenda colocada no Plenário pela Câmara. O Governo vê com muita preocupação esse tema. Esse é um tema que, no entendimento do Governo, é um grande retrocesso. E muito nessa linha, Senador, da questão da insegurança jurídica. A atração de uma nova companhia aérea para o Brasil é um trabalho de muitos anos, talvez até de décadas. Não é fácil convencer investidores globais, investidores internacionais a colocarem dinheiro no Brasil dentro desse regime difícil que temos de ambiente de negócios. O Governo vem fazendo um esforço muito grande para poder limpar essas pautas. A Medida Provisória 1.089 é um grande esforço nesse sentido.

A questão da bagagem foi uma discussão ocorrida ali nos idos de 2016, depois rediscutida intensamente no ano de 2019. A conclusão a que se chegou naquela ocasião, entre as suas aprovações, vetos, emendas etc., é a de que, de fato, o Brasil precisa se alinhar às boas práticas internacionais e a não exigência da franquia de bagagem é um alinhamento importante, fundamental para que a gente possa trazer para o Brasil a questão de novas empresas, de empresas de baixo custo, de ultra baixo custo, que é uma agenda muito importante para o nosso setor.

Todo mundo sabe, assim, a gente sabe da reclamação da sociedade brasileira, também é a reclamação do Governo. As tarifas estão muito caras, de fato. Quando a gente vai acessar os *sites* para poder comprar, os preços, muitas vezes, beiram o absurdo, mas a gente entende que aqui nós temos um nítido caso de remédio errado. O remédio para esse problema passa longe da questão da franquia de bagagem. Não é a franquia de bagagem que vai resolver esse tipo de coisa. O Brasil tem questões estruturais que precisam ser atacadas, que precisam ser discutidas. Refiro-me, principalmente, entre outras, especialmente ao caso do combustível de aviação. A aviação consome muito combustível. Cerca de 35% a 40% dos custos do setor vêm do combustível. O Brasil ainda ostenta o triste título de ter um dos combustíveis mais caros do mundo.

E nós temos todo um trabalho, em toda essa cadeia do combustível, no *upstream*, no *downstream*, na distribuição, tem deveres de casa para todos os lados para que a gente possa ter preços mais competitivos de combustíveis no Brasil e, portanto, termos também tarifas mais acessíveis.

Não é só combustível. Tem uma série de questões. A gente está saindo de uma pandemia. A nossa malha aérea ainda não se restabeleceu completamente. Ainda há descasamentos de curto prazo entre oferta e demanda, que, muitas vezes, acabam estimulando um aumento de tarifas pontuais, mas o fato é: não é a bagagem que está nem aumentando e nem reduzindo a tarifa. A bagagem, na verdade, tem a ver com uma agenda de competitividade. Precisamos de mais empresas aéreas no Brasil.

Hoje, temos três empresas. Não sei quantas teremos no futuro. Tivemos um movimento, agora, que preocupou bastante o Governo, de fusão entre empresas, que é um movimento normal, digno do mercado. No mercado, em épocas de crise, isso acontece mundo afora. Então, assim, hoje temos três. Não sabemos se, no futuro, teremos duas, se poderemos ter só uma. Sobre o que nós temos certeza absoluta é que nós temos que reduzir barreiras à entrada e deixar que esses investidores possam colocar seu dinheiro no Brasil em um ambiente seguro, com segurança jurídica, alinhado às boas práticas internacionais.

Eu estava, ontem, conversando com os colegas da indústria e descobri que na minha lista de países do mundo que têm termos legais para franquia de bagagem eram poucos, e parece que já diminuiu. Parece que agora só remanescem, se eu não me engano, Coreia do Norte e Cuba. Até países como Venezuela também já não praticam mais esse tipo de coisa.

O Brasil, realmente, tem um dever de casa. Quando a gente olha para os nossos irmãos latino-americanos, nós vemos várias empresas *low cost* operando com bastante eficiência na Colômbia, no Chile, no México, na Argentina, e elas não operam no Brasil. E nós temos falado, diuturnamente, com essas empresas: por que não vir para o Brasil? Elas falam que, bom, o Brasil tem duas complexidades. Primeiro, o tamanho do mercado. Não se entra no Brasil com a facilidade com que se entra no Equador, por exemplo. Ninguém consegue entrar no Brasil com uma ou duas aeronaves. Para entrar no mercado brasileiro, tem que se trazer 20 aeronaves para cá, pelo menos, para poder ter uma certa escala e poder competir. E a outra questão do Brasil é a questão da segurança jurídica. A gente precisa ter, de fato, essas maturidades aí em termos de alinhamentos mundiais, alinhamento com boas práticas mundiais.

Então, de fato, a questão da franquia de bagagens preocupa muito. No ponto de vista do Governo, é um retrocesso. E a gente acha que essa medida provisória não pode retroceder. Ela tem que continuar a sua caminhada. Temos aí o prazo até o dia 1º de junho. Então, temos aí um ponto, realmente, agora, a ser discutido nessa medida, mas que não pode tirar o mérito e tirar a honra de todos os outros pontos que essa medida carrega, que são fundamentais para o setor.

Então, agradeço, enormemente, a possibilidade de estar aqui, falar essas breves palavras e fico aberto aí para o debate, à disposição dos senhores. Eu tenho certeza de que tem muito debate a ser feito em cima desses temas que nós trouxemos aqui.

Muito obrigado.

Um bom dia a todos.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Obrigado, Sr. Ronei Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil.

Vou pedir a gentileza ao senhor de fazer uma troca com o Walter Faiad, porque ele tem um compromisso um pouco antes do almoço no STJ. Vamos pedir essa gentileza aos participantes e concedermos a ele a possibilidade de falar na sequência do Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil.

Pois não. (*Pausa.*)

Não. Acho que está de bom tamanho.

Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil.

A palavra é do senhor, por dez minutos.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN (Para expor.) - Obrigado, Senador.

Bom dia, Senador Nelsinho, Senador Dário Berger, Senador Otto Alencar.

Na pessoa dos senhores, vou cumprimentar todos os que estão aqui presentes, colegas que vão expor aqui hoje, participar deste importante debate, quem nos assiste aqui presencialmente e também pelas redes.

É um grande prazer, uma grande satisfação estar aqui hoje, falando num tema que é, talvez, o xodó, a vedete aí. A gente fala tanto disso, não é? O Senador Carlos Viana, o Senador Nelsinho também, sempre nos provocam aí há tanto tempo sobre importantes temas da aviação e hoje a gente está aqui para discutir a resolução desses temas.

Está aí a MP do Voo Simples, por que tanto ansiamos, e ela chegou, está se tornando realidade. Estamos aí na cara do gol para tornar realidade esse anseio da indústria e anseio do nosso país, dos nossos consumidores, dos brasileiros. No fim das contas, quem vai ganhar com isso são os brasileiros.

Eu trouxe uma pequena apresentação, Senador, que não sei se a gente consegue projetar.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Sim, já está pronta.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Eu prometo que vou passar muito rápido pelos eslaides.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Pois não.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Eu acho que a apresentação nos ajuda a ter uma noção visual da linha da fala.

Ela está projetada...

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Ela vai projetar ali.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Ótimo! Obrigado.

Uma fala introdutória aqui, Senador, enquanto a gente carrega a apresentação e, concordando com o senhor, concordando com o Ronei, o importante de a gente destacar na MP do Voo Simples é que ela não é uma medida focada em um nicho da indústria aeronáutica do país, do nosso setor de aviação civil; ela é uma medida para toda a aviação civil. Então, ela não é uma medida de empresa aérea ou uma medida de aeroporto, ou uma medida das fábricas, das indústrias que produzem aeronaves; ela é uma medida que foi pensada para toda a aviação civil. E aí eu falo pilotos, mecânicos, aviação agrícola, aviação experimental, aerodesporto, grandes empresas, aeroportos... E ela vem no bojo do Programa Voo Simples...

Ah, desculpa!

Passa para mim, Thales, por favor.

O Voo Simples foi criado em 2020. A gente pensou o Voo Simples ali na pandemia, pensando já no pós-pandemia. A pandemia nos trouxe muitas lições, muitos desafios, muitos deles já existiam no pré-pandemia e, com a pandemia, ficaram explicitados. Não dava mais para viver com aquilo, e aí a gente pensa no Voo Simples como uma medida para, de fato, preparar um futuro, preparar uma nova realidade muito melhor do que aquela do pré-pandemia. Temos certeza de que estamos no caminho certo.

Ouvimos todo mundo. Eu já queria até deixar aqui o meu agradecimento ao Congresso. Os Deputados e Senadores foram importantíssimos aqui, catalisando as indústrias, as indústrias pequenas das suas regiões, aquele grupo que, muitas vezes, para nós da Anac é mais difícil acessar, e os Senadores e Deputados tiveram um papel importante. A gente ouviu todo mundo e criamos esse grande programa, que tem esse foco: vamos tirar o Estado e vamos deixar as empresas. O Senador falou de ineficiência. A gente, às vezes com a melhor das intenções, coloca a mão em um problema e acaba por piorá-lo em vez de melhorá-lo. Então, vamos tirar o Estado de onde ele não precisa estar; vamos reduzir burocracia. Isso fala por si só, não preciso me alongar.

E aí um ponto importante: vamos reduzir custo. Peço a vocês para gravarem esse termo, porque a gente vai falar muito dele daqui para a frente. Reduzir custo é essencial em um país como o nosso. A gente tem o nosso nível de renda de país em desenvolvimento, não temos nível de renda de Suíça, de Inglaterra, de Estados Unidos. A gente tem que olhar para o custo e a gente tem que ser capaz de produzir uma indústria com o menor custo possível, porque, senão, dado o nosso nível

de renda, quem acessa são poucas as pessoas, são poucos os brasileiros. Então, para a gente dar acesso e universalizar o setor aéreo para todo mundo, a gente precisa atacar custo.

Próximo, por favor.

Bom, aqui é um grande resumo do Voo Simples. Muitas das ações são dentro da Anac, são deveres de casa infralegais, regulatórios. Já fizemos, já concluímos 44 iniciativas, temos 39 em andamento e outras sete para iniciar.

Pequenos exemplos ali:

- Área densamente povoada. Todo mundo do setor sabe o que significa esse termo. Resolvemos no Voo Simples. Agora, surgiu uma outra questão. Nós vamos esclarecer, vamos continuar melhorando;

- CHT Digital, que é a carteira dos pilotos. Um grande avanço aí, inserindo tecnologia no assunto;

- Operação em pistas não cadastradas na Amazônia Legal. Isso tem um impacto que, muitas vezes, a gente não vê, e isso aqui é simplesmente transformador para a região. Um problema histórico que resolvemos por meio do Voo Simples.

Próximo, por favor, Thales.

- Certificação de aeronaves. Isso aqui que eu estou falando é a aviação de base, a aviação de entrada. A gente criou o que a gente chama de *framework* regulatória, é a nossa estratégia regulatória para o setor, que vem desde a construção amadora, a aeronave leve esportiva, construção seriada e aí de cada um a gente está resolvendo os seus gargalos, aeronave leve esportiva... Enfim, isso é um planejamento feito junto com a indústria. Estamos no caminho, algumas coisas em audiência pública; outras já avançaram, mas tudo isso aí graças ao Voo Simples.

O próximo, por favor.

E aí a gente vem na MP do Voo Simples. Como eu falei, os deveres de casa da Anac a gente está fazendo, mas muita coisa esbarra os impedimentos legais. Uma lei da década de 30, atualizada até 86, depois disso sem atualização, cheia de prescrição, cheia de estado, cheia de burocracia.

Nenhuma crítica, eu acho que era a realidade, um momento diferente. Estamos em outro momento, queremos mais e vamos fazer muito mais. Então, a gente precisa da MP para reduzir custo - está aí o custo de novo -, reduzir custo; simplificar processo e, claro, fazer atualização normativa até por conta de novas tecnologias, por exemplo, *drones*, coisas assim, porque isso não era pensado naquela época quando o código foi iniciado.

Isso é só um pouco do que a gente está atacando na MP. Então, o Registro Aeronáutico Brasileiro, serviços aéreos, aeródromos, aeronaves, como eu falei, pessoal da aviação, as TFACs, todo mundo que é do setor paga as taxas de fiscalização para a Anac.

O próximo, por favor.

Aqui é só um exemplo do que a gente está fazendo em cada área. Não vou perder tempo aqui.

Por favor, o próximo.

Mas fica o registro, Senador, fica uma apresentação. A gente está à disposição, claro. Podemos fazer uma série de reuniões e explicar cada um desses temas, qual é a estratégia...

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Juliano, aqui até eu vou pedir...

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Claro.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Seria interessante você explicar o que muda em cada um deles, porque está fora até do tema da bagagem...

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Está fora.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Mas para que as pessoas possam entender a dimensão do que eu falei antes...

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - ... do tamanho da discussão e do Brasil que nós queremos daqui para a frente.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Claro, o que está em jogo aqui, muito mais do que a bagagem, é uma transformação do setor. Então, vou dar pequenos exemplos.

Para os serviços aéreos, quando alguém quer operar no Brasil, ele vem e avisa a Anac: "Quero operar".

A gente passa por um escrutínio sobre as questões de segurança, técnicas operacionais: ver se o piloto tem treinamento, como é a manutenção, se a empresa está preparada para gerenciar a aeronave, coisas desse tipo.

Isso, a gente fala, são os normativos técnicos de segurança. É essencial, isso a gente faz. Depois disso, por conta do código da década de 80, um mundo de burocracia, porque a gente trata isso como uma concessão de serviço público igual a gente faz uma grande concessão.

Então, isso aqui traz um mundo de burocracia que, em alguns casos, dobra o tempo de entrada de uma empresa. Se você dobra o tempo de entrada de uma empresa, você reduz o potencial de contestar o mercado, reduz a competição, aumenta custo para o empresário. Quanto maior o custo menos empresários estão dispostos a entrar no mercado.

Então, a gente está... o senhor já tinha comentado, isso aqui é essencial, a gente está acabando com essa coisa de concessão, dizendo o seguinte: "Vamos olhar o que precisa olhar, segurança". Uma vez que você esteja apto para operar com segurança, tendo o ateste da autoridade de aviação civil, pode gerir o seu negócio, ofereça o seu serviço, concorra no mercado, quem ganha com isso somos nós, brasileiros.

Uma série de discussão de aeródromos também. Então, lá pelo código - isso é positivado em lei - era obrigatório ter autorização prévia se você quisesse construir um aeródromo, e aí aeródromo, Senador, não é Guarulhos, é uma pista de pouso muitas vezes, uma pista em que, do ponto de vista de engenharia, você não tem muita complexidade, os manuais são claros, é fácil fazer, mas tem que vir numa agência reguladora pedir autorização prévia, e aí, há uma burocracia imensa por trás disso, porque a agência, por outro lado, precisa se precaver nos seus processos e aí a gente adiciona custo, tempo, enfim, e muitas vezes informalidade. E aí a agência reguladora, em vez de se aproximar do regulado e ajudá-lo a fazer a melhor pista e a mais segura, a gente atrapalha com requisitos burocráticos.

Inclusão de aeródromos privados no rol dos tratamentos diferenciados na Amazônia Legal. O código limitava algumas prerrogativas só a aeródromos públicos, e, para a Amazônia Legal, isso não funciona. Então, a gente precisa acabar com isso. Os aeródromos privados têm a função social tão importante quanto os aeródromos públicos, principalmente na Amazônia Legal.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Estão em uso exatamente...

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Já existem e estão em uso.

O senhor tem mais cinco minutos.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Está bom.

O Registro Aeronáutico Brasileiro é basicamente onde a gente registra todas as aeronaves que voam, quem é o dono e quem é o operador. Para transferir, para comprar, para vender, para incluir uma aeronave nova, no caso de empresa, para isso estava cheio de burocracia prescrita no Código Brasileiro de Aeronáutica. Então, a gente está basicamente limpando isso aqui tudo, só deixando lá uma menção ao RAB (Registro Aeronáutico Brasileiro), com requisitos básicos. Com isso aqui, a nossa ideia é deixar essa questão de transação de aeronaves e de registros de aeronaves fluida. Isso tem um componente econômico importante de custos, que é o seguinte. A pessoa compra um avião, que, muitas vezes, demorava 35, 40 dias para poder voar. Imaginem o valor do equipamento depreciando; se é um negócio, sem poder gerar receita, só gerando custo; se é para aviação executiva ou para uma empresa, sem poder gerar o benefício de negócio que foi pensado. Então, a gente está limpando para gerar eficiência, reduzir custo, tudo aquilo que eu falei.

Em aeronaves também, tinha uma série de revogações do ponto de vista de manutenção, de validação de certificado por autoridade estrangeira... Vou dar um exemplo para o senhor. Se alguém quiser voar uma aeronave que foi certificada nos Estados Unidos em 1980, mas que tinha nunca vindo ao Brasil por alguma razão, a Anac precisava fazer o mesmo processo de certificação de novo. Muitas vezes, você tinha 400, 500 aviões já vendidos, milhões de horas de voo, um histórico de acidentes excelente, de incidentes - aeronave boa, equipamento bom -, mas precisava esperar dois anos para a Anac refazer um processo de certificação da década de 80. Então, a gente está simplificando isso para facilitar.

Vejam que a gente está navegando aqui sempre na mesma linha: reduzir custo, reduzir barreira à entrada, aumentar competição, simplificar a vida de quem quer empreender, para melhorar a vida do povo, para melhorar a nossa vida, a vida dos brasileiros.

Sobre a Taxa de Fiscalização de Aviação Civil, eu vou falar dela no próximo eslaide. Eu acho que tem um exemplo aqui. Eram mais de 300 taxas - tinha taxa de todo tipo que o senhor pudesse imaginar: taxa para entregar papel, taxa para receber papel, taxa para ser fiscalizado, taxa de todo tipo -, e a gente fez uma grande simplificação, estamos reduzindo para um pouco mais de 20 taxas, com um grande avanço que é o seguinte. Primeira premissa, a Anac só cobra se prestar algum

serviço. Então, a gente só cobra se agregar valor ao negócio; se não agregar valor, nós não vamos cobrar. Segunda coisa, a gente está diferenciando os operadores, pois não acho que faça muito sentido eu cobrar o mesmo tanto de um operador com 1 ou 2 aviões de pequeno alcance e de um operador com 150 aviões, que voam no internacional, que fazem uma série de operações. Antigamente, era uma taxa só, mas hoje a gente está diferenciando, o que é muito mais justo, muito mais correto. A gente acha que isso vai incentivar muito essa aviação que o senhor comentou, de quem tem um, dois ou três aviões, que muitas vezes não consegue entrar, porque a taxa é muito alta, e que, às vezes, cai na informalidade. A reflexão que a gente fez é que, muitas vezes, o erro não era da pessoa, o erro era nosso. Estamos corrigindo o erro.

Próximo eslaide, por favor.

Está aqui um pouco... Está lá a concorrência entre as empresas. Estes são os pilares da MP, a MP ataca tudo isto: reduzir burocracia; melhorar mão de obra qualificada; oferta de serviço; acessar áreas de difícil acesso, como a Amazônia - tem muita coisa da Amazônia aqui -; mobilidade; conectividade... Enfim, esse é um resumo do que faz a MP. Como o senhor falou, como muito bem disse, é muito mais do que a bagagem, isso aqui é para toda a aviação. Está aqui o Ondino, do sindicato, que vai falar também. Tem uma série de medidas pensadas para o pessoal de aviação e assim por diante.

Próximo, por favor.

São dois exemplos muito rápidos. Como eu falei, de 342 taxas para 25. Então, quando a gente faz isso e quando a gente diferencia por porte de operador, na prática, a gente barateia para quem quer entrar no mercado, então a gente facilita as condições de entrada.

Próximo, por favor.

Tem um exemplo. Essa é a famosa taxa do balão, Senador. Ela era de R\$890 mil; a gente reduziu para R\$20 mil. A gente nunca teve um balão certificado no Brasil, nunca teve, porque ninguém conseguia pagar R\$890 mil para certificar um balão! O que a gente fazia? Fizemos, em dezembro agora, a diretoria fez: um balão certificado na Turquia foi convalidado no Brasil, porque não se consegue pagar a taxa no Brasil. Reduzimos para R\$20 mil e, no primeiro dia de validade da MP, tivemos o primeiro pedido de certificação. Estamos criando uma indústria agora; vamos certificar o primeiro balão da história, graças à medida provisória que está aqui sendo apreciada nesta Casa.

Próximo, por favor.

Bom, aqui eu vou falar rapidamente do *low-cost*. Senador, isso é um breve histórico. Em 2017, a Anac lança a resolução que permite separar a bagagem do preço, faculta ao consumidor pagar pela bagagem e às empresas aéreas terem suas estratégias. Qual era o nosso objetivo? Atrair as empresas *low-cost*. Esse era o nosso objetivo, que é a empresa que só opera nesse modelo de negócio. A gente...

(*Soa a campainha.*)

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Bom, desculpa, eu vou concluir agora em um minuto.

Bom, em 2017, a gente faz a medida, ela vem judicializada. Quando chega em 2019, a gente resolve as pendências judiciais, ela entra numa medida provisória. Com o veto, o Congresso inclui, de novo, a franquia. O Presidente veta em julho de 2019, e o Congresso só mantém em 25 de setembro, ou seja, até 25 de setembro, a tão bem falada insegurança jurídica - tão bem falada no seguinte sentido, foi muito bem colocado aqui o problema da insegurança jurídica, mas é um grande problema - impediu que, de 2017 a 2019, a gente vivesse qualquer avanço da medida.

Em 2019, a gente ganha teoricamente a segurança jurídica de que a bagagem está desvinculada do preço da passagem. E aí é a lista de todos os operadores que demonstraram interesse em operar no Brasil, depois da medida. Então, eu vou citar alguns no próximo eslaide, alguns deles *ultralow-cost*, que é o modelo que a gente acha, até por conta das questões de renda, que é capaz de fazer uma revolução e uma transformação aqui no nosso setor. O cara opera com *ultralow-cost*, num modelo de tarifa muito baixa, para atrair público; é isso que a gente quer.

Por favor, o próximo eslaide.

Essas são as empresas *ultralow-cost* que chegaram a operar no Brasil, e aí estão as datas: Norowegian, Sky, Flybondi e JetSMART. Detalhe importante, os grupos são europeus e americanos, mas elas são baseadas na Argentina, no Chile, no Peru basicamente; e, na Colômbia, está chegando uma agora, porque da Colômbia eu falo mais para a frente. Elas podiam estar operando no Brasil, mas elas montaram empresas nesses países. Por que será? Porque lá não tinha franquia de bagagem. Elas começaram a operar Argentina-Brasil, no mercado; algumas delas demonstraram interesse em operar o doméstico no Brasil, como eu falei, em 25 de setembro de 2019, mas, em março de 2020, veio a pandemia, e todos esses planos ficaram suspensos até a pandemia passar.

Próximo, por favor.

Dois dias depois da decisão da Câmara, agora dia 26 de abril, notícia do *Valor* - isso não tem nada a ver com a Anac; o *Valor* foi ouvir essas empresas por coincidência, porque elas já tinham operado no Brasil -, e está ali a declaração da JetSMART: "[...] a mudança regulatória limitaria a nossa possibilidade de voar para o Brasil e oferecer serviços por preços ultrabaixos".

Próximo.

Do *Valor* também. O Felix é o CEO, como eu falei, da Viva Air Colombia, que é uma empresa *ultralow-cost* que opera na Colômbia, é um sucesso na Colômbia. Se os senhores quiserem, a gente tem um estudo de caso sobre isso, posso trazer, um estudo de casos no mercado colombiano. Está lá: "Buscamos mercados mais flexíveis", um mercado restrito pode inviabilizar a vinda da companhia no país.

Flybondi, que opera rotas na Argentina e queria adicionar novas, estava pensando, avaliando a operação doméstica por aqui. Ele demonstrou preocupação: "Operamos sempre no modelo 'low cost'. É isso que nos torna mais acessíveis e populares". Então, dois dias depois da Câmara, inclusive, a Flybondi revelou publicamente que estava estudando a operação doméstica no Brasil. Está lá, e essa é a consequência da medida da Câmara.

Próximo eslaide.

Ah, isso é preço de combustível.

Então, só para concluir, é claro que a gente entende a Câmara, mas é como o Ronei bem falou: o remédio para o problema que se ataca, que é o preço - que está alto mesmo, que está absurdo mesmo e que a gente tem que atacar mesmo -, foi errado, porque ele basicamente traz duas consequências. Primeiro, reduz possibilidade de competição - elas que falaram; está escrito aí -; segundo, pressiona custo. E vamos discutir custo. Então, vamos discutir combustível.

Nós já temos um grande plano de trabalho com a ANP e estamos aqui à disposição para fazer o que for possível.

Desculpa, porque eu me alonguei. Obrigado, Senador.

Estamos aqui à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Obrigado. Foi muito proveitosa a exposição do Sr. Juliano Alcântara Noman.

Vou comentar com vocês uma curiosidade, Nelsinho, sobre aviação. Eu sempre gostei muito desse tema. E, nos anos 30, quando o Brasil começou de fato a ter um mercado e chamar atenção, já na era Getúlio Vargas, os alemães tinham um voo que fazia Berlim, Colônia, Natal, Rio de Janeiro, Buenos Aires. Era um voo de correio, só que não tinha nada de correio. Era um Dornier de quatro motores, quadrimotor, que estava testando e reestruturando o setor aéreo alemão, preparando já para a guerra. Então, esse avião saía de Berlim, passava em Colônia, parava... Ele pousava no mar, na costa entre o Brasil e a África, um navio alemão chamado Westfalia pegava esse avião, colocava em cima, catapultava esse avião em direção a Natal. Ele chegava ao Brasil e...

Então, para a gente ter uma ideia clara de onde nós estamos trabalhando, de uma legislação que fala em DC-3, que são os aviões da chamada ponte aérea no passado, e hoje essas companhias que naturalmente vão escolher onde elas podem operar de uma forma mais em conta e de uma forma mais barata na questão do combustível, e nós vamos entrar nesse assunto.

Obrigado, Sr. Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Passo a palavra ao Sr. Walter Faiad, advogado do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec). Estamos também ansiosos por ouvi-lo, Sr. Walter.

O SR. WALTER FAIAD (Para expor.) - Muito obrigado, eminente Presidente dos trabalhos, digno Senador das Minas Gerais, nosso ilustre Senador Carlos. Eu gostaria de deixar claro que o Idec não abomina de qualquer forma o investimento que vem das entrantes que querem aportar no mercado brasileiro.

E, Senador Nelsinho Trad, a quem também saúdo, saudando esta Casa e agradecendo o convite feito ao Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor, há uma preocupação e acompanhamento do Idec, ao longo dos últimos dez anos, com toda a movimentação que o poder público faz para desburocratizar o serviço aéreo, que é tão caro a um país de grandeza continental. Mas país de grandeza continental em que, diferentemente do Canadá ou diferentemente da América do Norte, dos Estados Unidos, existe uma desigualdade econômica e social muito gravosa, muito gravosa, que não permite um tratamento tão genérico, como sempre foi feito.

Basta dizer que, desde que nasci, meu pai foi servidor da Infraero. E uma característica do meu falecido pai é que ele foi uma pessoa que se desligou da Infraero em 1984, porque via que a empresa não tinha um modelo. Ele veio trabalhar no Governo do Distrito Federal, onde eu nasci. Então, é muito interessante, porque nós convivemos com a Infraero muito

tempo, e foi uma empresa que deixou um rastro para o consumidor, para a infraestrutura dos modais brasileiros de péssimo serviço. A intervenção do poder público gerou, de fato, como V. Exa. falou, o Idec tem conhecimento...

Nós tivemos um incentivo para a criação de uma malha dos pequenos e médios aeroportos subsidiada pelo contribuinte. Então, se nós formos a Conceição do Mato Dentro, se nós formos ao interior, no Vale do Jequitinhonha, nós vamos ver nos municípios boas pistas, com um betume de alta qualidade, mantidas, só Deus sabe como, pelo Prefeito. O sonho do Vereador é trazer... "A TAM vai vir aqui e vai colocar um...". O sonho de todo Prefeito é que um dia alguém vá usar. Mas são pistas que servem para cuidar de gado e, quem sabe, até de galinheiro, porque eu já as vi, visitando o meu país, aliás, com o meu pai.

Esse tempo já passou. Existe uma infraestrutura criada. O Idec se congratula com a evolução, senhoras e senhores, principalmente meus caríssimos Senadores, do que tem acontecido com a administração dos modais. O Idec acompanha as licitações, acompanha, inclusive, de perto os modelos que foram vistos das últimas que tiveram. Teve até uma contribuição feita com um preço que se avançou demais numa das últimas do que se disse do centrão. Congratulamo-nos com a evolução, Dr. Ronei, que foi feita nessa busca de trazer qualidade para os dignitários, que são aqueles que se utilizam do aeroporto, com a diminuição da tarifa de embarque, de perna e de conexão e uma vertiginosa melhoria na prestação de serviço dos grandes aeroportos - isso não funciona para os médios e é inexistente para os pequenos. Então, de fato, nós não temos um modelo no Brasil de pequena e média aviação. Nós conectamos as capitais, mas não conectamos o coração do interior.

Então, pronto o objetivo, daqui para o consumidor, é muito simples. Acho que eu sou a única entidade de defesa do consumidor - não vou falar mais; só tenho cinco minutos... Mas esta introdução é interessante pelo seguinte: eu sempre falo nos tribunais - o Dr. Nelsinho Trad, que é um grande Senador, muito conectado com o Judiciário, também já ouviu esta fala - que a segurança jurídica no Brasil só é vista para investidor; ninguém fala em segurança jurídica para consumidor. E eu vi aqui nesse... Eu já vim aqui na Câmara debater esse tema, e a fala foi o seguinte: "Vai, tira isso, que vão entrar as *low-cost* e vai baixar o preço. O cidadão que voa de mochilinha vai pagar menos. Ele paga e pronto!". Onde que está o preço que baixou? Eu acompanhei o gráfico - eu nem trouxe, Excelência -, e o preço dá 290%, na média, de aumento de custo. O sujeito continua de mochilinha, viajando com o preço três vezes mais caro.

E digo mais - e digo mais, a questão não é só essa: é a mesma história com o setor financeiro. Eu acompanhei o cadastro positivo. Está aqui o cadastro positivo implementado no Brasil: "O sujeito que é bom pagador vai ter redução do juro remuneratório do seu empréstimo". Somos todos vítimas de uma prática que está lá. Ninguém paga juro mais baixo; virou superávit para a instituição financeira, que lucra.

Então, a questão é que o modelo, Dr. Eduardo, é um modelo financeiro, deixou de ser uma prestação de serviço. O modelo é financeiro: "Vamos ganhar mais? Vamos!".

Só que a questão me parece o seguinte: parece-me que o Senado brasileiro não deve ficar caindo nessa conversa, com essa faca no pescoço.

Isso, para mim, é uma faca no pescoço. O que os bancos fizeram com o Supremo Tribunal Federal, Senador Nelsinho Trad, quando disseram: "Vamos afastar a aplicação do Código de Defesa do Consumidor, porque, senão, vai quebrar os bancos"... O código é aplicado, nunca nenhum banco deixou de ganhar mês a mês, dia a dia.

Para com esse negócio de bagagem! "Ninguém vai vir." Digam-me se a empresa entrante agora no mercado quebrou por causa de bagagem. Eu queria participar de uma reunião dessa, Dr. Ronei, para ver o CEO falando: "Olha, com bagagem, eu não entro". V. Exa. acabou de me falar que tem um problema de escala. Aqui no Brasil tem escala, mas o preço não baixa.

Então, nós não somos alheios à economia. Pelas apresentações que são feitas pelo setor, é uma economia monocromática, é uma economia que não mostra todos os lados. A apresentação da Anac é belíssima, mas cadê o lado do consumidor? "Não, mas o preço eu sei que é aquele, nisso eu não vou mexer." Dr. Juliano, vamos mexer nisso.

Por Deus, o sujeito que paga a passagem no último dia é o sujeito que mais precisa. E ele paga 400%; em alguns casos, 600% - o Idec trará esse número a V. Exas. Foi o caso de um dia aqui no Rio de Janeiro em teve o jogo do Brasil, alguma coisa nesse sentido. A passagem de Brasília saiu de R\$410 para R\$2,6 mil.

Então - por favor, por favor! -, em todo lugar em que se estuda Economia, e eu vou falar desde a Fenícia - não estou falando mais de Posner; não vamos falar de teoria, não... Podem trazer os números. "Ah, os números da aviação são públicos; estão aí." Cadê os números? Quem é que explica o que o computador faz comigo ou esse celular: na hora em que eu tento o trecho, daqui a pouco, o trecho sobe R\$210? O que é isso? Isso não acontece em nenhum modelo de prestação de serviços, senhoras e senhores - em nenhum! Em nenhum modal hidroviário, rodoviário, existe esse salto de preço - em

nenhum, nenhum! Aliás, os países de primeiro mundo, o globo, o planeta... Nós somos contra... O planeta, o Brasil é... Tudo bem! Mas neste planeta também não sobe desse jeito.

Então, por favor, segurança jurídica no Brasil, eminente Senadores, é olhar para o brasileiro. Nós temos uma boa legislação de consumo no Brasil. Quer vir para o Brasil? Respeite o brasileiro, e ponto final, porque eu sou respeitado fora do Brasil. As companhias lá são tiro e queda: você tem um problema, você é atendido por um sujeito lá no interior dos Estados Unidos, no norte. Eu tenho uma irmã que mora no Canadá. Poxa, eu já fui para lá várias vezes! O sujeito lá dá um jeito de arrumar quem fala português: "O senhor fique tranquilo que o senhor vai embarcar". Aqui eu sequer sou atendido. Oligopólio, setor oligopolista.

Então, por favor, a mensagem do Idec - para não usar os meus dez minutos, faltam só 36 segundos - é: mantenham o respeito do modelo anterior. O brasileiro precisa da bagagem num país continental, porque eu não estou ali na Suíça, em que eu dou um pulo de um cantão para o outro, em que se vai de mochilinha lá, com dinheiro para comprar. Aqui, não, meu amigo! Aqui, quem vai de norte a sul tem que levar a tralhinha mesmo. E nós temos, na capacidade ociosa das aeronaves, um modelo de custo que deveria, sim, colocar assento, capacidade e preço. Essa precificação ninguém explica. Como ninguém explica, mantenha o respeito ao brasileiro.

Muito obrigado. Devolvo a palavra a V. Exas.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Muito agradecido pela palavra aqui, Sr. Walter Faiad, advogado do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor. Um posicionamento muito interessante sobre o assunto.

Vamos dar sequência. Vou pedir ao Sr. Juliano... Assim que o senhor tiver a necessidade de sair...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Então, vou pedir aos senhores, por gentileza, para cedermos o lugar ao Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira de Empresas Aéreas, e ao Sr. Fábio Rogério Carvalho, Presidente da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa). Por gentileza.

Juliano, que gosta muito também de aviação, e senhores, só enquanto os senhores estão sentando aqui, essa linha alemã, quando o Brasil assumiu o lado dos Aliados, foi nacionalizada, e nasceu a Varig.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN *(Fora do microfone.)* - Sindicato Condor.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Sindicato Condor. Isso mesmo.

Eu tenho umas fotos até, originais, desse Taifun, desse Dornier. É muito interessante.

Com a palavra o Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira de Empresas Aéreas. Por gentileza.

O SR. EDUARDO SANOVICZ (Para expor.) - Muito bom dia a todos. Muito bom dia, Senador Carlos Viana; muito bom dia, Senador Trad, os dois Senadores que conduzem aqui essa sessão, essa mesa; e bom dia aos colegas todos que estão aqui participando.

Eu vou ser bastante objetivo, para cumprir aqui com o nosso tempo.

Isso aqui acho que não está operando, se puder... Próximo, por favor.

Muito rapidamente, para vocês todos poderem entender como o setor se comportou durante a pandemia: no auge da crise, a aviação no Brasil caiu a 7% da malha original, por uma decisão da aviação brasileira de não interromper o tráfego - enquanto em boa parte do planeta o tráfego foi interrompido, no Brasil ele se mantém. Tem uma primeira leva de recuperação, vem a segunda onda da covid, caímos de novo. Começamos a avançar com a vacinação, vem o Ômicron, caímos. Começamos a levantar, e agora, nos meses mais recentes, a guerra nos faz passar por um outro momento de retração.

Esse eslaide é fundamental para que a gente possa compreender esse ambiente, Senador Viana, Senador Trad, porque ele mostra os dados do que nós vivemos agora. Inclusive, começamos aqui um debate interessante sobre preços, custos e tarifas. A primeira linha é como flutuou o querosene de aviação no país, e vale uma marca interessante: de abril de 2017, quando nós aprovamos nesse país a mudança do sistema de bagagens, para cá, o querosene de aviação subiu 209%, sendo que 92% em 2021, e aproximadamente 49% apenas nos primeiros quatro meses desse ano. Nesse mesmo período de cinco anos, o câmbio subiu 60%. Isso é relevante porque - é de conhecimento público, mas sempre é importante reafirmar - 50% do custo da aviação brasileira é dolarizado, sendo que, hoje, ao redor de 40% desse custo é o querosene de aviação.

Especificamente o tema da bagagem, eu creio que complementa alguns temas colocados aqui. Primeiro, nós somos absolutamente favoráveis à implementação da MP 1.089. O programa Voo Simples é correto, é consistente, é coerente,

melhora o nosso ambiente de trabalho e melhora a vida de todos os envolvidos, empresas, consumidores e cadeia produtiva. Segundo, a franquia de bagagem, quando ela é colocada, ela é parte - e eu creio que tanto o Secretário Ronei como o Presidente da Anac abordaram o tema, mas vale a pena aqui sempre retomar -, é uma decisão de política pública que abre o mercado à competição. Nós nos colocamos favoráveis, porque a resolução de bagagem junto à abertura, à retirada do limite ao capital estrangeiro na aviação abre em definitivo o país, a partir de 2018, para a competição estrangeira. E nós nos colocamos favoráveis, porque saía da frente o grande mito que discutia o que embaçava essa questão de custos e preços. Hoje o Brasil é um país aberto. Algumas empresas começaram a se colocar como candidatas a virem para cá, algumas começaram a operar. Infelizmente, a pandemia travou esse processo, mas é importante entender que ele alinhou o Brasil com o mundo, abriu o mercado e possibilitava a ampliação de competição.

A segunda questão é entender o seguinte: criou-se aqui o falso mito da bagagem gratuita. Ela não existe. No preço, no modelo que nós discutíamos no século XX, em um avião de 170 lugares, 80, 90 pessoas embarcavam com bagagem, outras 70, 80 sem bagagem, e você dividia o custo por todos os passageiros. Então, eu embarcava lá com a minha mochila, eu embarcava sem nada para um dia de trabalho no Rio de Janeiro para voltar, e eu pagava R\$12, R\$15, R\$20 no meu bilhete por alguém que estava embarcando com duas malas de 25kg. Não é à toa que o planeta inteiro migrou para o outro modelo e o Brasil migrou junto. Na medida em que nós, de fato, criamos... E aí eu vou para o terceiro ponto que eu acho que é o grande tema aqui. Nós tínhamos, de fato, uma expectativa...

Tem mais um... Não, esse acho que é o último eslaide. É. Volta, volta para trás, por favor.

Nós tínhamos, de fato, uma expectativa de queda de bilhetes. Por quê? Porque o câmbio tinha começado a cair de novo em 2017. Ora, de 2017 para cá, como eu acabo de dizer, o câmbio subiu 60%, o querosene de aviação subiu 209%. As tarifas sem acesso a bagagem, mais baixas, que foram criadas, flutuaram para cima junto com todo o pacote de tarifas.

Agora, por que eu posso aqui afirmar e reafirmar com toda a segurança e tranquilidade que é possível retomar um volume de quedas? Porque o Brasil viveu isso, Senador Viana, Senador Trad, demais que estão nos assistindo, no período que vai de 2002, que é um ano marcante para a história da aviação brasileira, que é quando a gente migra para o modelo de liberdade tarifária. Em 2002, com a liberdade tarifária, até 2016, a tarifa média, que em 2002 era R\$900, em 2016, bateu R\$410. O número de passageiros voando em 2002, 30 milhões por ano, em 2016, bateu 104 milhões por ano. De 2017 para cá, esses números se inverteram.

Portanto, eu queria aqui, Senador Viana, saudar uma decisão do senhor bastante relevante. Estão convidados e nós vamos ouvir aqui a Petrobras, vamos ouvir a ANP, vamos ouvir o Cade e vamos ouvir o Ministério da Economia. Há aproximadamente três semanas, todas as empresas de aviação brasileiras, absolutamente estressadas porque passou de qualquer limite o processo de aumento do custo do combustível de aviação... É muito debatido pela mídia o diesel, o gás de cozinha, a gasolina, que subiram 70%, 80% no último ano; o querosene de aviação subiu mais de 140%. Tendo passado de todos os limites, nós pedimos uma audiência aqui, conversamos com o Ministério da Economia, com o Ministério da Infraestrutura, com a Casa Civil, com o Ministério do Turismo; pedimos a participação do Congresso, da Petrobras, da ANP, do Ministério de Minas e Energia, na construção de uma mesa permanente de diálogo. Por quê? Porque nós entendemos que todos têm verdades a colocar. Há um racional na postura. Eu posso gostar ou não, mas há um racional na postura da Petrobras, na postura de todos os agentes que colocam isso. Mas é absolutamente fundamental que a gente debata o cenário que está acontecendo, que está cercado essa ampliação de custos, para que possamos compreender de fato quais são as possibilidades de revisão e debate, para que a gente combata o nosso grande problema que é esse imenso aumento descontrolado de custos. Enfrentando esse cenário e retomando o ambiente econômico... Foi mencionado aqui o problema da desigualdade. Eu quero aqui fazer coro com esse conceito. Nós temos um problema de desigualdade, temos um problema de renda que, de fato, compromete um avanço maior.

Nós chegamos a 100 milhões de passageiros, e entendemos que é possível retomar um processo de crescimento para chegarmos, em alguns anos, a 200 milhões e a preços mais competitivos. Mas isso só será possível enfrentando de uma vez por todas o tema dos custos de querosene, do modelo tributário e da segurança jurídica. Isso sim é que vai atender corretamente os consumidores, pois lembrem-se que na medida em que nós já vendemos, chegamos a vender aqui mais de 65% dos bilhetes neste país abaixo de R\$300, mais de 15%...

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - ... abaixo de R\$100, é plenamente possível retomar esse movimento com as devidas condições econômicas e de infraestrutura, em boa parte encaminhadas pela MP 1.089, e que seriam comprometidas seriamente com um retrocesso como esse da bagagem, se ela volta a ser socializada, numa espécie de socialização de prejuízos, por todos os passageiros.

Eu agradeço a atenção e fico à disposição para os questionamentos.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Obrigado, Sr. Eduardo Sanovicz.

O SR. CARLOS PORTINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ. *Por videoconferência.*) - Peço a inscrição, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Pois não, Senador Portinho.

Com a palavra o Sr. Fábio Rogério Carvalho, Presidente da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa).

O SR. FÁBIO ROGÉRIO CARVALHO (Para expor.) - Bom dia. Bom dia a todos.

Inicialmente, saúdo, então, o Senador Carlos Viana, o Senador Nelsinho Trad, o Senador Carlos Portinho; o Ronei e o Juliano, pelo Governo; o Eduardo, que está com a gente aqui também. E agradeço a oportunidade de estar aqui, em nome dos aeroportos brasileiros, em nome das concessionárias de aeroportos brasileiros, trazendo a nossa visão a respeito da medida provisória, as contribuições que temos a respeito do tema, falando um pouco do setor e naturalmente enfrentando um pouco a questão que temos a respeito das bagagens.

Eu também tenho uma breve apresentação. Vou pedir para a gente colocar, só para guiar a nossa conversa aqui.

Vocês podem projetar aí, por favor? (*Pausa.*)

Se não, vamos iniciando.

Então, enquanto a gente coloca lá, para a gente não perder o tempo, a Aneaa representa os aeroportos brasileiros de Brasília, Natal, Viracopos, Guarulhos e Confins. Somos a associação que possui a maior, a alta representatividade do volume de passageiros e cargas do Brasil. Temos como nosso objeto a defesa de interesses legítimos do setor. É isso que fazemos aqui hoje.

No ano de 2019 - é importante que a gente sempre traga dados pré-pandemia porque são os dados mais importantes aqui para a gente comparar - movimentamos mais de 107 milhões de passageiros. Já foram realizados por esse setor mais de 30 bilhões de investimentos em modernização e reforma dos principais aeroportos.

Nossa associação hoje está numa fase de reestruturação e modernização que visa à unificação do setor e o ingresso de novos associados dos demais aeroportos do setor privado. E é importante que se diga que nós temos um compromisso, como associação, com o desenvolvimento do setor aéreo do país. Não nos basta pensar nos aeroportos, nós precisamos pensar em todo o setor aéreo, porque, se o brasileiro voa mais, o aeroporto também anda melhor. Então o nosso interesse é o interesse de estado nesse aspecto de que o brasileiro precisa voar mais.

Ainda não conseguimos aí? Está bom.

A respeito então do setor, fazendo um breve retrospecto, o Brasil veio crescendo, e isso é notório. Até o ano de 2014, 2019, a gente tinha um crescimento expressivo e consistente. Para que se tenha ideia, só entre 2000 e 2014, nós tivemos taxa de crescimento aqui no setor aéreo entre 5% e até 11% por ano. Esse crescimento que vinha no setor aéreo fez com que em 2009 - pode passar então? Melhor. O.k., ótimo -, em 2009, vários dos aeroportos que eram aqui conduzidos pela Infraero à época já estivessem operando acima de sua capacidade teórica, demandando então novos investimentos que o Estado não conseguia fazer pelas suas restrições orçamentárias, que são peculiares, e a gente enfrenta mais uma vez. A saída então foi que fizéssemos as concessões, a transferência desses ativos à administração privada para realização desses investimentos. Para que se tenha ideia, depois que começa o programa de concessões, entre 2013 e 2015, o Brasil investiu 50% a mais só nesses anos do que nos dez anos anteriores.

Próximo, por favor.

Aqui, só para se ter uma ideia, nós falamos, então, de concessão de aeroportos como um modelo de concessão que deu certo, que trouxe resultados para a sociedade brasileira. Em 2009, esse eslaide mostra isso, nós tínhamos 113% da nossa capacidade dos aeroportos sendo explorados; os nossos aeroportos estavam, então, operando acima da sua real capacidade. Em 2019, com os investimentos que foram feitos, a gente pega os 12 principais aeroportos, nós vimos então que, com aquele crescimento que foi expressivo, incluindo-se aqui os grandes eventos que ocorreram de Copa do Mundo, Olimpíadas, os aeroportos, com os investimentos, saíram dessa situação de 113% para uma média de utilização de 78%, mostrando, então, que os investimentos feitos levaram à melhoria da prestação de serviço.

Próximo.

Eu não vou passar muito aqui, mas são os dados ali que mostram o volume de investimentos privados no setor, que foram feitos a partir da concessão daqueles 30 bilhões, que a gente comentou.

Mais um.

Essa informação é importantíssima. Mais do que investimentos, esses investimentos se traduziram em satisfação do passageiro. Não adiantaria nada se os investimentos fossem feitos - pode voltar um pouquinho ao anterior -, mas não demonstrassem a capacidade de que os passageiros que experimentam o serviço vivenciaram e sentiram essa experiência. Esses dados decorrem de uma pesquisa realizada pela SAC desde 2013 com relação ao nível de satisfação dos usuários com os aeroportos que utilizam.

Aqui, nós temos, então, um índice médio de 4,4, numa nota que vai até 5, e de 92% de satisfação dos usuários que experimentam esses serviços nos aeroportos privados, nos aeroportos concedidos à iniciativa privada.

Como eu falei, então, o modelo de concessão aeroportuária é um modelo de sucesso, porque aumentou a capacidade dos aeroportos, pelos investimentos que já foram feitos, e melhorou efetivamente a qualidade da prestação de serviço. E aí, sim, a gente pensa no usuário, e é importante que se diga isso. Aqui está um dado significativo e objetivo do aumento de satisfação do passageiro na utilização dos aeroportos brasileiros.

Vamos ao próximo, por favor.

É inevitável falar um pouquinho da pandemia e do que a pandemia fez. Esse, certamente, é um dos setores que mais sofreu os efeitos da pandemia. Os outros setores tiveram uma recuperação. Eu acompanhava... Eu estava no Governo até outro dia e acompanhava ferrovia, rodovia, porto. Em alguns desses modos de transporte, eu vi, inclusive, um aumento de produção, enquanto, no setor aeroportuário - a gente não precisa dizer, todos sabem -, caiu drasticamente. Para que se tenha ideia, então, vale dizer isto aqui: o nível dos aeroportos do mundo, não apenas do Brasil, regrediu ao de 1997 no ano de 2019, e não é uma mudança apenas conjuntural, é uma mudança estrutural, comportamental, que vai nos seguir nos próximos anos. Temos, por exemplo, hoje, nesta audiência pública, pessoas nos acompanhando *online*, que, em situações anteriores, naturalmente, pegariam um voo até Brasília e estariam aqui, acompanhando conosco.

Aqui é uma ideia do prejuízo global, do que foi feito, do que esses anos significaram em termos de movimentação nos aeroportos. Esses são dados mundiais.

Mais um.

A projeção de tráfego mostra que, embora a pandemia possa de alguma maneira estar chegando ao fim - torcemos por isso -, os efeitos da pandemia para o setor aéreo vão se arrastar por alguns anos, porque houve uma mudança, inclusive, comportamental.

Dentro desses efeitos da pandemia, das medidas adotadas na pandemia, tivemos algumas ações adotadas pelo setor aéreo. Mais uma vez, até agradecemos aqui ao Senado Federal, ao Governo Federal, que foi atento a algumas dessas medidas e já adotou algumas ações inclusive legislativas que permitiram uma subsistência. Ainda há muito a ser feito. Há uma necessidade de que esses contratos continuem produzindo os seus efeitos, mas eles serão objeto de discussões posteriores.

Mais um, por favor.

O setor aéreo recuperando... Primeiro, ele é uma indústria de base, uma indústria que, além de conectar, sustenta milhões de empregos e promove o desenvolvimento sustentável do Brasil. Ontem, eu estava em Guarulhos. Só para que a gente tenha uma dimensão, Guarulhos, o Aeroporto de Guarulhos emprega 20 mil pessoas. Um aeroporto é maior em termos de geração de empregos do que vários municípios brasileiros. É importante que a gente tenha isso em mente.

Então, esses efeitos da pandemia ainda precisam ser avaliados, ainda precisam ser discutidos, ainda precisam ser endereçados, para se resolver o nosso problema setorial.

Mais um.

Especificamente com relação ao voo simples, é importante dizer - isto já foi muito bem colocado - que há um conjunto de medidas muito maior do que apenas e tão somente a discussão de bagagens, que se faz necessária, é claro, e que recupera, moderniza, desburocratiza o setor. No que nos afeta, principalmente, temos dois aspectos de tarifas aeroportuárias - pode passar mais um, por favor; mais um; mais um - que disciplinam a relação entre as companhias aéreas e os aeroportos nas tarifas aeroportuárias, uma medida que caminhou bem e que foi fruto de uma construção coletiva.

Mais um.

Essas discussões que já foram citadas aqui pelo Ronei relativas ao Ataero também modernizam o setor.

Então, no que diz respeito a esses aspectos, nós entendemos que há uma evolução muito significativa.

Mais um, por favor.

Concluindo o meu ponto, com relação à questão da bagagem, os aeroportos também precisam se manifestar a respeito disso, em razão do nosso compromisso com o desenvolvimento do setor. Embora não nos toque diretamente a questão das bagagens - vamos falar assim, porque afeta muito mais as companhias aéreas -, nós precisamos enxergar o setor aéreo como algo que precisa ser construído em que devemos colaborar de maneira conjunta.

Eu trago aqui, então, uma ponderação interessante do Coordenador de Comitê de Infraestrutura da FGV do Rio, Dr. Fernando Villela, que publicou um artigo muito recente a respeito disso.

É inegável a legitimidade do Congresso Nacional para estabelecer e revisitar qualquer política pública setorial - o Congresso já fez isso em várias oportunidades -, mas uma discussão que a gente precisa ter, especificamente nesse caso, é: uma emenda parlamentar no bojo de uma medida provisória é o melhor caminho, é o caminho mais adequado para enfrentar uma questão como essa? Nós entendemos, então, reafirmo mais uma vez que o Senado Federal, o Congresso Nacional tem toda a prerrogativa para discutir qualquer matéria, porque faz isso em forma de lei. No entanto, em determinadas situações, é importante que se observe o rito adequado, as frentes normativas adequadas e as vias mais adequadas.

Eu digo isso porque, com relação a esta resolução específica que trata de bagagem, já há uma previsão normativa, uma previsão regulatória de que essa norma fosse revisitada. A Resolução 400 tem um artigo que fala que, depois de cinco anos, isso seria reavaliado.

A Anac, então, já tem uma previsão de revisitar essa matéria. Muito embora nós tenhamos nossas discussões com a Anac, discussões absolutamente técnicas, nós precisamos... E aí, um país - a gente falava de segurança jurídica - é tão forte quanto as suas instituições. Então, deferir essa capacidade de discutir isso com a Anac, nesse âmbito, é algo que nos interessa.

Só concluindo, então, nós entendemos que o preço das bagagens não pode ser suportado por todos. Isso afeta, efetivamente, a entrada de novas companhias aéreas no Brasil. Afetar a entrada de novas companhias aéreas no Brasil, sim, é que impacta a vida, porque gera menos concorrência, gera menos passageiros, gera menos para o setor.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Obrigado, Sr. Fábio Rogério Carvalho, Presidente da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa).

Quero solicitar a gentileza de fazermos uma troca. Chamo aqui à frente o Comandante Ondino Dutra Cavalheiro Neto, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, e o Sr. Diogo Gonçalves Bezerra, Gerente de Previsão de Mercado e Vendas da Petrobras.

Quero saudar aqui os Senadores. Primeiramente o Senador Dário Berger, Presidente da Comissão de Infraestrutura, que está se recuperando de um pequeno procedimento. Meu muito obrigado pela gentileza de atender ao requerimento e de nos ceder aqui a possibilidade de fazer conjuntamente com a Comissão de Assuntos Econômicos, de que saúdo também o Senador Otto Alencar, que é o Presidente, que nos acompanha remotamente.

O Comandante Ondino Dutra Cavalheiro Neto. *(Pausa.)*

O Diogo é remoto. Perdoe-me.

Com a palavra, o Comandante Ondino Dutra Cavalheiro Neto.

O SR. ONDINO DUTRA CAVALHEIRO NETO (Para expor.) - Bom dia a todos os presentes.

Inicialmente, eu gostaria de agradecer o convite do Senador Carlos Viana para participar desta audiência pública e também de agradecer ao Senador Nelsinho Trad por esta audiência.

Cumprimento os demais Senadores e autoridades presentes.

Quando se começou a comentar que seria editada uma medida provisória que reformaria completamente o Código Brasileiro de Aeronáutica, nós, inicialmente, vimos isso com uma certa preocupação porque nós entendemos que reformar um código a partir de um instrumento como uma medida provisória poderia ser algo temerário, na medida em que a gente sabe que medida provisória é um instrumento que tramita com muita velocidade e, eventualmente, pode dificultar o debate, e algo prejudicial tanto para os aeronautas quanto para a aviação poderia acontecer. Ademais, existe um projeto de lei que reforma o Código Brasileiro da Aeronáutica que está aguardando para ser votado aqui, Senador, no Senado, já há alguns anos, e esse projeto de lei foi inicialmente concebido aqui dentro da Casa, aqui dentro do Senado, foi constituída uma Comissão Especial de especialistas e também todos os envolvidos do setor, criou-se um anteprojeto de lei, que virou um projeto de lei, que foi amplamente debatido e aguarda para ser votado o seu texto final.

De toda forma, a medida provisória foi editada, nós fizemos uma avaliação do texto original dessa medida provisória e concluímos que não havia um prejuízo expresso aos aeronautas. No entanto, nós avaliamos que o texto original criava uma

insegurança jurídica da aplicação da lei que regula nossa atividade, a Lei do Aeronauta. Procuramos, então, o Relator da matéria na Câmara, o Deputado General Peternelli, que nos abriu o gabinete e nos deu espaço para argumentar e expressar as nossas preocupações a respeito da insegurança jurídica que possivelmente poderia ser criada pela medida provisória. O Deputado reconheceu a nossa preocupação e colocou em seu parecer, em seu relatório, uma salvaguarda para garantir a aplicação da Lei do Aeronauta, até porque a nossa categoria está no limite, Senador. Nós estamos no nosso limite aqui.

A gente sabe que a aviação foi um dos setores mais impactados na pandemia. Os aeronautas, por consequência, aceitamos fazer vários acordos, centenas de acordos coletivos de trabalho por redução de salário e jornada para preservar os empregos; aceitamos flexibilizações operacionais para ajudar na retomada do setor... Nós nunca pudemos parar de trabalhar, porque qual foi a recomendação? A recomendação foi "fique em casa, proteja-se da covid". Nós não tivemos, evidentemente, essa possibilidade. A gente sempre ficou na linha de frente, mantendo a aviação funcionando normalmente, apesar de reduzida, e mantendo a capacidade de transporte de pessoas, cargas, medicação, vacinas, equipamentos hospitalares e tudo o mais.

Nesse meio tempo da tramitação dessa medida provisória, foi apresentada uma emenda pelo Deputado Sanderson. Essa emenda, no limite, permitiria a constituição de empresas aéreas virtuais com aeronaves estrangeiras com tripulações estrangeiras, sem constituir, sem comprar, sem fazer nada praticamente dentro do Brasil, meramente constituindo formalmente um CNPJ. Nós entendemos que essa emenda, se prosperasse, seria um desastre para a aviação brasileira e não só para nós, aeronautas.

Procuramos o Deputado Sanderson, argumentamos, colocamos todo o nosso ponto de vista, e o Deputado imediatamente reconheceu que a sua própria emenda não poderia prosperar e retirou a emenda apresentada por ele próprio, o que demonstra, por parte do Deputado Sanderson, uma grandeza e um ato democrático muito grande.

É importante destacar também que essa medida provisória traz no seu texto aprovado na Câmara a possibilidade de um regramento em relação ao passageiro indisciplinado, algo que não existe. Hoje, um passageiro indisciplinado pode fazer barbaridades dentro de uma aeronave e, eventualmente, pode até ser condenado, e até os tripulantes que enfrentaram esse passageiro indisciplinado podem ser processados por esse passageiro. A medida provisória agora, no texto aprovado na Câmara, traz a possibilidade de a Anac criar uma regulação, inclusive criar uma lista desses passageiros indisciplinados, punindo-os até de usar o transporte aéreo. Essa ideia é uma ideia originalmente constituída pelo Deputado Coronel Tadeu, que criou um projeto de lei em relação ao passageiro indisciplinado, que agora é incorporado a essa medida provisória, algo que a gente entende que é muito importante de se manter.

Então, Excelência e demais Senadores, o nosso pedido aqui para o Senado é que o texto aprovado na Câmara seja aprovado também no Senado, mantendo a salvaguarda que protege os aeronautas, mantendo esse regramento, a possibilidade desse regramento com o passageiro indisciplinado e, especialmente, que não seja alterado nenhum ponto que possa trazer prejuízo a nossa categoria, que, como eu disse na minha fala, é uma categoria que está atingindo o seu limite de suporte de sofrimento por tudo que aconteceu na pandemia.

Por fim, Excelência, eu gostaria de fazer um agradecimento aos Senadores que apresentaram emendas defendendo o nosso ponto de vista nessa medida provisória: os Senadores Paulo Paim, Eduardo Braga, Nelsinho Trad e Senador Randolfe Rodrigues. Também agradeço ao Deputado General Peternelli, que foi Relator da matéria na Câmara, que nos abriu o seu gabinete; ao Deputado Jerônimo Goergen, que é o nosso Presidente da Frente Parlamentar dos Aeronautas; ao Coronel Tadeu, ao Deputado João Campos; ao Deputado Franco Cartafina; ao Deputado Fábio Trad; e a todos os demais Parlamentares que apresentaram emendas sensíveis à situação dos aeronautas.

Muito obrigado, Excelência.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Obrigado ao Comandante Ondino Dutra Cavalheiro Neto, Presidente do Sindicato dos Aeronautas.

Eu já convido para assumir aqui a posição à frente o Sr. Bruno Conde Caselli, Superintendente de Defesa da Concorrência da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)... Ah, não, ele faz participação remota também.

O Sr. Diogo Gonçalves Bezerra, Gerente de Previsão de Preços, Mercado e Vendas da Petrobras, está conosco remotamente. A palavra é com o senhor por dez minutos.

O SR. DIOGO GONÇALVES BEZERRA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia, Senador Carlos Viana. Bom dia a todos.

Em primeiro lugar, eu quero agradecer à Comissão pelo convite e oportunidade de contribuir para essa discussão aqui com vocês.

Peço só um minuto, porque acabaram de autorizar aqui o meu compartilhamento de tela. Eu vou projetar uma apresentação aqui para vocês para acompanharem a minha fala.

Bom, acredito que vocês já estão visualizando.

Vamos começar falando um pouquinho sobre a Petrobras, que é uma empresa de economia mista e que, por isso, tem essa dupla natureza, esse duplo papel: como empresa estatal, ela é monitorada pelo TCU, CGU ou Sest; mas também, pela sua natureza privada, ela tem um compromisso com transparência, governança e com seus investidores, que estão em maioria aqui no Brasil. E, por isso, é monitorada pela Receita Federal, pela SEC, que é equivalente da CVN nos Estados Unidos, e a própria CVM aqui no Brasil. A Petrobras também é uma empresa que promove a energia, o abastecimento de combustíveis, insumos petroquímicos e industriais, energia elétrica, por isso ela é regulada também pela ANP, Aneel, ONS, etc. E é uma empresa que possui uma estrutura de governança muito forte, uma governança interna muito forte, que vem sendo reforçada nos últimos anos.

Seguindo adiante, a gente aqui traz um esclarecimento a uma pergunta que é muito comum. Quando se fala assim: "Poxa, mas qual é a lei que diz que a Petrobras tem que praticar preços internacionais?". Na verdade, não existe uma única lei; existe todo um arcabouço legal. Começa com a Constituição Federal, que evolui para a abertura do mercado de petróleo, no setor de petróleo e gás, com a Lei 9.478, a conhecida Lei do Petróleo, de 1997, que, após um período de transição, a partir de 2001, tem um mercado com caráter de livre competição, totalmente aberto e pautado pelas condições de mercado. Houve um reforço em 2016, pela Lei das Estatais, que determinou que a empresa estatal, ou melhor, a de economia mista que atue num mercado competitivo, caso venha a ser chamada a atender o interesse público, isso pode ser feito mediante um acordo prévio com transparência e previsão orçamentária. Isso remete também à Lei das Sociedades por Ações, de 1976. Então, é todo um arcabouço legal bastante robusto que vem sendo construído pelo nosso Legislativo ao longo dos anos.

Feito esse esclarecimento, a gente fala um pouco da lógica econômica. O petróleo, os combustíveis em geral são *commodities*. A gente pode encontrar diversas definições na literatura, mas todas elas vão passar por esses três pontos que eu coloquei aqui nos meu eslaide. São produtos com pouca ou nenhuma diferenciação, produzidos em larga escala, negociados internacionalmente. Significa que, apesar de a gente dizer que existe um mercado brasileiro, um mercado americano, na verdade, o que existe é um grande mercado global com regiões produtoras e consumidoras que estão trocando produtos através de fluxos comerciais.

Eu gosto de dar o exemplo, até ilustrado ali na figura, de que isso não se aplica somente aos combustíveis; isso vai se aplicar a *commodities* em geral, minerais, *commodities* agrícolas, carne, café, soja. A soja é um excelente exemplo aqui para o Brasil, porque o Brasil é o maior produtor e exportador de soja do mundo, e, nem por isso, a gente fica com preços internos desconectados do mercado internacional, porque o produtor de soja no Brasil está olhando para o consumidor brasileiro e está olhando para o consumidor nos outros mercados, assim como o consumidor brasileiro tem a oportunidade de comprar de um produtor brasileiro ou de um produtor de um outro país. Por isso que os preços das *commodities* vão ser influenciados por esses equilíbrios, por esses balanços globais - quanto maior a oferta em relação à demanda, os preços tendem a ser menores. A gente viu isso recentemente em 2020, no auge da pandemia: quando o mundo parou e consumiu menos energia, os preços de petróleo despencaram e assim aconteceu com os preços dos combustíveis no Brasil também. Hoje a gente está vivendo um outro momento em que existe uma escassez de produto de energia no mercado internacional e, no caso brasileiro, a gente ainda tem o efeito aqui da taxa de câmbio, como o Eduardo também destacou na sua apresentação.

Seguindo em frente, trazendo a questão legal, lógica e econômica para o posicionamento da Petrobras, o que nós fazemos é buscar o equilíbrio com o valor desses produtos no mercado internacional, acompanhando as variações do valor dos produtos e da taxa de câmbio para cima e para baixo. Desde 2001 - é importante frisar isto -, os preços de QAV são definidos por fórmulas paramétricas, negociadas com as companhias distribuidoras com ajustes mensais. Isso permite que a gente faça esse acompanhamento no mercado, mas com base mensal, mitigando a volatilidade diária de preços internacionais e de câmbio, contendo uma certa previsibilidade também para os agentes, porque você tem uma fórmula já conhecida.

A Petrobras também oferece a possibilidade de contratação de algumas quantidades a preço fixo, sendo mais uma opção, mais uma ferramenta comercial e de planejamento para as companhias distribuidoras e as companhias aéreas.

E, por último, reforço que é o respeito a essa lógica econômica que naturalmente garante que o mercado siga sendo suprido, sem risco no abastecimento, pelos diversos atores.

É importante destacar também que a Petrobras não possui nem controla o acesso às instalações nos aeroportos. A Petrobras comercializa o QAV, os combustíveis de aviação de modo geral para as companhias distribuidoras. A nossa relação não é direta com as companhias aéreas. As distribuidoras são responsáveis por esse transporte e essa comercialização diretamente ou através de revendedores. E são esses distribuidores e revendedores que são responsáveis pelas instalações

nos aeroportos e pelos serviços de abastecimento. Portanto, não existe uma gestão direta da Petrobras no preço final praticado pelas distribuidoras ou revendedoras para as companhias aéreas.

Por último, antes de passar, é importante dizer que não existe nenhuma restrição legal, regulatória, logística para que outras empresas atuem hoje como importadoras de QAV. Isso desde o ano de 2001.

Seguindo na nossa construção, é importante dizer que os preços pagos pelas companhias aéreas vão incluir, além dos preços praticados pela Petrobras, os tributos, custos e margens de distribuição e revenda e as taxas aeroportuárias. Com relação aos tributos, incidem sobre a comercialização do QAV os tributos federais Cide, PIS/Cofins e o ICMS. Desde 2004, a Cide é zero para o QAV. E, desde 11 de março de 2022 até 31 de dezembro de 2022, a Lei Complementar 192 reduziu a zero as alíquotas de PIS/Cofins sobre o QAV. As alíquotas de ICMS variam entre 11% e 31%, dependendo do estado, cada estado tem essa prerrogativa, mas existe também a prática de alguns regimes especiais que podem elevar essa alíquota de ICMS em até 3%. Por último, vale observar que o QAV para voos internacionais é desonerado dos tributos federais e estaduais.

Esse ano de 2022 trouxe uma novidade para o setor que foi a introdução de uma nova especificação do combustível de aviação, uma discussão do setor que foi regulada pela ANP através da Resolução 856, de 2021, que estabeleceu as especificações dos querosenes de aviação fósseis e alternativos. A grande novidade aqui com relação ao combustível fóssil foi a introdução da especificação JET A, que, com relação à especificação JET A-1, que era a que vigorava no Brasil anteriormente, tem uma diferença no ponto de congelamento, o que permite uma faixa de produtos.

Já vou encerrar, Senador.

O JET A é uma especificação mais aberta e teve esse objetivo de aumentar a disponibilidade do produto para o país, incentivando aqui o mercado cada vez mais competitivo. A Petrobras se articulou com o setor, com as companhias distribuidoras e com as companhias aéreas que optaram pelo JET A, e desde janeiro de 2022 a Petrobras comercializa essa nova especificação em todo o Brasil.

Outra alternativa em que é muito importante aqui para a gente avançar na disponibilidade do setor e também na sustentabilidade é o desenvolvimento do combustível sustentável. A redução de emissões de gás carbônico é uma realidade em todo mundo, é uma demanda de todos os setores, e não seria diferente para o setor de aviação. Nesse sentido, aqui no Brasil a Petrobras participa do Subcomitê do ProBioQAV, do Programa Combustível do Futuro, do MME, em que a gente está buscando avançar nessa discussão do combustível de aviação sustentável assim como no do diesel renovável, que podem ser produzidos no refino, através de coprocessamento junto com o petróleo ou com plantas dedicadas.

E aí faço uma observação: é muito importante que essa discussão ande junto, pela sinergia que se tem nas duas iniciativas - não é? -, e destacando...

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Para encerrar, Sr. Diogo.

O SR. DIOGO GONÇALVES BEZERRA (Por videoconferência.) - ... que isso já está materializado pelo nosso plano estratégico apresentado aqui recentemente.

Encerrando, Senador - desculpe por ter me estendido um pouco -, faço a mensagem final.

O mercado é aberto; a Petrobras pratica preços competitivos em equilíbrio com mercado; não existem restrições legais, regulatórias ou logísticas para que outras empresas atuem na importação; a Petrobras, junto com os outros atores, está discutindo e está investindo para o desenvolvimento de combustíveis sustentáveis; e uma Petrobras saudável contribui de forma efetiva para sociedade, tendo em 2021 contribuído com o recolhimento de R\$27 bilhões de dividendos para a União, como nosso acionista majoritário, e R\$203 bilhões em tributos que podem ser utilizados para políticas públicas para esse setor ou para como melhor se chegar à conclusão.

Agradeço a atenção de vocês.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Pois não.

O SR. DIOGO GONÇALVES BEZERRA (Por videoconferência.) - Peço desculpas por ter estourado o tempo.

Fico à disposição até o final da do evento.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Muito obrigado.

Vou pedir aos quatro senhores que ainda faltam para se atentarem ao tempo, se possível, até para termos uma redução na nossa extensão aqui.

Remotamente, também, o Sr. Bruno Conde Caselli, Superintendente de Defesa da Concorrência, da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

O SR. BRUNO CONDE CASELLI (Para expor. *Por videoconferência.*) - Boa tarde Ilmo. Senador Carlos Viana, por meio de quem eu cumprimento os demais Senadores presentes.

Agradeço à Comissão de Assuntos Econômicos por ter convidado a ANP para participar desta importante audiência pública em conjunto com a Comissão de Infraestrutura.

Cumprimento também os demais debatedores.

Seguindo a orientação do Presidente de ser célere, vou iniciar o compartilhamento da apresentação. Deixa eu verificar...
(*Pausa.*)

Pergunto se estão vendo no modo de apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - O.k., já estamos assistindo.

O SR. BRUNO CONDE CASELLI (*Por videoconferência.*) - Perfeito.

Bem, nessa apresentação de hoje, então, eu entendo que a participação da ANP complementa o conjunto de informações que têm sido colocadas pelos demais debatedores, mostrando, de forma mais direta, qual é a participação da agência dentro dessa discussão que envolve aviação civil e particularmente a questão dos preços das passagens aéreas.

A atuação da ANP, então, nessa cadeia de aviação civil, se a gente puder ilustrar, olhando aí três grandes grupos - os aeródromos; a aviação civil em si, ou seja, os aviões e o fluxo dos aviões pelo país; e também os consumidores -, se dá de forma preponderante na atividade envolvendo o aeródromo, particularmente naquilo que não é de competência da Anac, mas é de competência da ANP, atrelada à Lei do Petróleo, a Lei nº 9.478...

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Sr. Bruno, nós estamos apenas com a primeira apresentação, a primeira folha. O senhor já está na segunda.

O SR. BRUNO CONDE CASELLI (*Por videoconferência.*) - Certo, já estou na segunda aqui. Deixe-me ver.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Por favor, o senhor coloca em tela cheia por gentileza, porque aqui podem auxiliá-lo.

O SR. BRUNO CONDE CASELLI (*Por videoconferência.*) - Perfeito. Estou colocando de novo aqui a apresentação já no eslaide três. Vocês estão vendo?

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Estamos. Vamos deixar seguir como está para sermos mais rápidos. Pode dar sequência.

O SR. BRUNO CONDE CASELLI (*Por videoconferência.*) - Qualquer problema me avisa, que eu faço aqui.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - O.k.

O SR. BRUNO CONDE CASELLI (*Por videoconferência.*) - Então, são três grandes pontos aí de observação da regulação. A ANP atua especificamente naquilo que envolve em parte os aeródromos, porque nós não temos aí competências que se sobrepõem às da Anac, mas a nossa atuação se dá nessa parte de aeródromo, envolvendo o combustível que ali circula, que chega às aeronaves, então é a especificação dos produtos, e também em toda a cadeia logística de suprimento até o combustível ser armazenado, entregue aos aviões. Então, a parte toda de abastecimento e de especificação prevista na lei federal é de atribuição da agência, e tem um conjunto de regulamentações setoriais para essas duas tarefas.

Eu já troquei aqui o eslaide. O senhor está vendo?

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Não. Ainda não. Ainda não entrou. Parece que o senhor está compartilhando na página incorreta e ainda não apareceu. O.k., já estamos...

O SR. BRUNO CONDE CASELLI (*Por videoconferência.*) - Eu vou manter, então, sem estar no modo da apresentação, porque eu imagino que fique melhor.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Sim.

O SR. BRUNO CONDE CASELLI (*Por videoconferência.*) - Então, nesse eslaide, a gente encontra, dada aquela atribuição da ANP, especificamente em que atores a ANP tem uma atuação regulatória. Então, considerando aí, o combustível chega por um importador ou é produzido por um produtor nacional; posteriormente ele é comercializado por um distribuidor até um revendedor, que pode levar até às companhias aéreas, ou ele mesmo como distribuidor pode, dependendo da escala, entregar o produto às empresas de aviação. O consumidor final no nosso caso, portanto, é o

consumidor do combustível, são as empresas de aviação, e a atuação da ANP se dá nesses três elos aí do abastecimento importador/ produtor, distribuidor e revendedor do produto, não se sobrepondo às atribuições da Anac.

Alguns dados sobre o mercado de combustíveis de aviação.

Inicialmente a gente pega aqui e menciona um documento importante produzido pelo Governo Federal em conjunto com diversos ministérios e entidades públicas atrelado ao programa Abastece Brasil, que trouxe um diagnóstico bastante importante das condições de concorrência na oferta desse combustível em âmbito nacional. E os dados 2019 apontam, de forma ilustrativa, os principais mercados compradores de querosene de aviação. São Paulo e Rio de Janeiro, tanto por uma questão logística de conexão dutoviária e refinarias quanto também em função obviamente da frequência da escala de voos nessas regiões, são os dois estados mais importantes na ordem de grandeza, em 2019, de 7 milhões de metros cúbicos comercializados de querosene de aviação no país. Trago esse número de 2019 para ter um comparativo em relação aos dois anos seguintes, anos que foram particularmente afetados pela pandemia do coronavírus.

E aqui são os números das vendas de QAV, que demonstram isso. Em 2019, a gente teve aquela ordem de grandeza de 7 milhões de metros cúbicos vendidos de QAV; em 2021, uma redução bastante severa, caindo 50% daquilo que foi observado em 2019, no primeiro ano da pandemia aqui no país, chegando a 3,5 milhões de metros cúbicos, isso demonstrando o quanto que a aviação, de fato, foi prejudicada nesse contexto pandêmico. Em 2021, já vemos uma melhora do quadro em relação ao primeiro ano, mas ainda com uma defasagem de 37% em relação ao que foi 2019. Então, os números de 2022 provavelmente se mostrarão melhores do que os de 2021, mas ainda estamos num patamar inferior ao ano de 2019, que não foi, inclusive, o melhor ano da venda de QAV ao longo da série histórica que nós temos aqui na agência, mas foi um ano importante.

Com relação a preços - tratamos aí de especificação, tratamos de regulação dos agentes que servem a cadeia de abastecimento -, a parte de preços está da mesma forma estipulada dentro da Lei do Petróleo, no seu inciso I do art. 8º. No entanto, desde 2002, o regime de preços é livre em todos os elos da cadeia, inclusive para QAV. Não há, por parte da ANP, nenhum tipo de definição ou tabelamento ou limitação de valores máximos ou mínimos, os preços vigoram de acordo com as condições de mercado, oferta e demanda. A atuação da ANP nessa parte, no que tange às condições de oferta, se dá pela promoção da concorrência no âmbito dos seus regulamentos aplicáveis ao setor de abastecimento e de QAV, regulamentos esses que têm como diretrizes diversos elementos que constam da legislação ou da política energética definidos pelo CNPE, e aí são várias as dimensões, vários os aspectos considerados. A concorrência é um deles, mas temos a própria qualidade do produto, aspectos logísticos de segurança da movimentação desse combustível - lembro que combustível de aviação requer cuidados muito específicos e rigorosos no seu manuseio, não pode haver falhas no produto durante o seu uso pela aeronave - e também de abastecimento e política energética.

Trazendo aqui a parte de preços, embora a gente não regule ou defina valores dos preços do mercado, a gente faz um acompanhamento bastante intenso e também promove a divulgação dessas informações no *site* da ANP para que todos os agentes possam ter noção de como é que está o comportamento dos preços de QAV no mercado nacional e também no mercado internacional.

Então, no gráfico, a gente apresenta, desde 2019, o comportamento de três principais valores: na linha azul, a linha dos preços internos, os preços chamados preços produtores e importadores de QAV, quanto eles comercializam esse produto no mercado interno, incluindo aí o tributo federal; na linha vermelha, qual seria a referência internacional do chamado preço de paridade de importação do QAV para alguns portos brasileiros; e, na linha verde, é o preço de distribuição, ou seja, é o preço do elo seguinte da cadeia, a etapa de produção, já contemplando aí também todos os impostos, incluindo o ICMS.

Então, a análise dessa...

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Para encerrar, Sr. Bruno, por favor.

O SR. BRUNO CONDE CASELLI (*Por videoconferência.*) - Estou continuando aqui.

Na análise desse gráfico, a gente tem dois marcos importantes. Um marco lá no começo de 2020, no primeiro trimestre de 2020, com a pandemia, em que tivemos uma redução grande do preço do QAV, em função das variáveis internacionais, principalmente do preço do petróleo. E dali em diante prossegue um comportamento de elevação muito em função da cotação do energético no mercado internacional e também da cotação do dólar. É importante lembrar que o dólar é um componente importante no preço do mercado interno, a partir dessa referência no mercado internacional. O segundo marco, ali em março de 2020, se deve à Lei Complementar 192, que zerou as alíquotas de PIS e Cofins dentro do QAV e mitigou os impactos no preço final do produto.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - O.k.

O SR. BRUNO CONDE CASELLI (*Por videoconferência.*) - Destaco aqui que o Brasil é um país importador de QAV. Então, há uma dependência interna de cerca de 15%, o que demanda ainda mais atenção nessa questão do atrelamento ao preço internacional.

Sr. Presidente, eu posso seguir ou eu...

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Não, não. Por gentileza, o nosso tempo já esgotou, Sr. Bruno. Aqui agradeço a sua participação. Creio que a apresentação mais importante para todos nós o senhor acabou de fazer, que mostra claramente a variação do preço dos combustíveis e naturalmente o que isso incide no preço das passagens em todo o país.

Apenas para se despedir, obrigado, Sr. Bruno.

O SR. BRUNO CONDE CASELLI (*Por videoconferência.*) - O.k.

Vou interromper aqui. Fico à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Muito agradecido ao senhor pela gentileza.

Gustavo Augusto Freitas de Lima, Conselheiro do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), também participação remota.

Vou pedir a gentileza que, se houver alguma apresentação sobre a função do Cade... Vamos direto ao assunto da nossa audiência, que é exatamente a questão dos combustíveis aqui.

Então, Sr. Gustavo Augusto Freitas de Lima, por favor.

O SR. GUSTAVO AUGUSTO FREITAS DE LIMA (*Por videoconferência.*) - Senador, não tenho apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - O.k. Então, vamos direto... Posso pedir ao senhor até uma redução do tempo?

O SR. GUSTAVO AUGUSTO FREITAS DE LIMA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Claro. Claro.

Agradeço ao Senador Nelsinho Trad pelo requerimento, ao Senador Otto Alencar pelo convite. Cumprimento os Senadores e as Senadoras na figura do senhor, Senador Carlos Viana. Eu estou no momento em Berlim, numa conferência com 140 autoridades concorrenciais do mundo, discutindo precisamente esse problema, Senador, e fiz questão de falar com o Senado.

Hoje o que nós estamos discutindo, as autoridades concorrenciais, é que nós tivemos uma quebra das cadeias de produção do mundo, uma grande crise mundial, que agora está se superando e voltando à normalidade. E isso cria um ambiente de preocupação das agências, porque é um ambiente propício em que pode haver um conluio para não haver o retorno aos preços anteriores. Então, as agências de concorrência no mundo inteiro estão monitorando as práticas das empresas, e eu não estou falando aqui genericamente de todas as empresas do mundo, porque há uma tentação, há um ambiente muito favorável para que elas tentem se associar e não reduzir preços concorrenciais. É isso que nós estamos monitorando no mundo inteiro, e o Cade está aderindo a esse movimento internacional.

No setor aéreo, nós temos dois grandes componentes com os quais nós estamos preocupados: é o preço de combustível, que é um grande insumo que interfere diretamente no preço da passagem; e um outro que são os próprios algoritmos das empresas aéreas. Nós estamos hoje com uma tecnologia de informação no Cade muito sofisticada, utilizando inteligência artificial e *data mining*, em que nós estamos diretamente monitorando os algoritmos das companhias aéreas. Então, isso é uma investigação em curso, obviamente eu não posso me deter sobre ela, mas ela já está em andamento, nós já estamos fazendo isso com os nossos órgãos de investigação e com a nossa tecnologia e esperamos em breve ter uma conclusão.

A outra questão sobre a qual nós temos que dar um retorno tanto para o Senado quanto para a sociedade brasileira é o preço de combustíveis. O Cade está se debruçando diretamente sobre o tema, é papel do Cade dizer para a população brasileira se ela está de fato pagando um combustível com preço justo. O papel do Cade não é tabelar o preço do combustível, mas dizer para a população brasileira que de fato o preço de combustível que ela está pagando, com que ela está sendo cobrada, é um preço de mercado, e não um preço que está sendo artificialmente inflado. Para isso, nos últimos dez anos nós investigamos mais de vinte cartéis, identificamos 15 cartéis no setor de óleo e gás, os quais foram punidos, e aplicamos mais de R\$500 milhões em multa, em valores atualizados, ou seja, mais de meio bilhão de multa. Então, a nossa experiência nos últimos dez anos não é das melhores a se dizer que há preço competitivo, mas o nosso foco sempre foi muito destinado aos postos de combustíveis, ao ponto final da revenda.

Estamos agora migrando para outros elos da cadeia. Nós temos já um termo de cessação de conduta (TCC), que foi assinado pela Petrobras como compromisso para não ser eventualmente punida por uma conduta anticoncorrencial. Esse termo está em andamento. Infelizmente, a companhia está em atraso no cumprimento do termo em relação à abertura do setor de refino. Nós estamos acompanhando, e muito provavelmente o tribunal terá que se debruçar em breve sobre o cumprimento desse termo.

Além disso, nós temos 11 investigações em andamento sobre o setor de óleo e gás, também envolvendo, parte delas, sobreposições no setor do QAV, do querosene de aviação, e duas abertas esse ano. Sobre o problema do combustível da aviação, Senador, eu posso citar aqui o problema de Guarulhos: no aeroporto de Guarulhos nós conseguimos dois novos entrantes como distribuidores, que já estão ampliando. Então, havia três concorrentes, devem entrar cinco concorrentes vendendo querosene de aviação, mas todos vendem, no fundo, o mesmo combustível. Você tem um único oleoduto, então, aparentemente você tem cinco bandeiras vendendo combustível, mas na verdade é o mesmo combustível que é vendido pelas cinco empresas...

(*Soa a campanha.*)

O SR. GUSTAVO AUGUSTO FREITAS DE LIMA (*Por videoconferência.*) - ... com margens que acabam sendo definidas pelo fornecedor desse combustível na cadeia a jusante, o *upstream*. Então, isso é um problema do setor brasileiro, a necessidade de abrir e ter uma concorrência também nos demais pontos da cadeia, e não simplesmente na bandeira final de fornecimento.

Também o próprio setor de aviação é um setor concentrado, e há uma preocupação do Cade especificamente com a chamada *killer acquisition*, em que se compra a companhia aérea, ou se compram companhias ligadas, especificamente para acabar com a companhia e encerrar a futura concorrência. Então, isso é algo que está sendo também visto no mundo inteiro, um processo vital chamado *killer acquisition*, e fico muito preocupado com a informação de que talvez tenhamos menos competidores. Na verdade, o que nós gostaríamos de ver no Cade seriam mais competidores.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Para encerrar.

O SR. GUSTAVO AUGUSTO FREITAS DE LIMA (*Por videoconferência.*) - Então, concluindo aqui, Senador, vemos com bons olhos a medida para abertura do setor. Especificamente na parte de bagagem, entendemos importante, se for para atrair novas companhias, a retirada da franquia, mas se não estiver atraindo novas companhias e se não estiver sendo revertida em favor do consumidor a franquia de bagagem, também entendemos que não faz sentido. Somente apoiamos essas medidas para atrair novos competidores e desde que repassada a vantagem ao consumidor final.

Agradeço a oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - O.k., muito obrigado, Sr. Gustavo Augusto Freitas de Lima, Conselheiro do Conselho Administrativo de Defesa Econômica.

Aos nossos dois últimos participantes, pediria a gentileza de ocuparem a mesa rapidamente, Sr. Paulo Nei da Silva Junior, Coordenador de Monitoramento de Mercado do Ministério da Justiça, e o Sr. Edson Sobrinho, Subsecretário da Subsecretaria de Regulação e Mercado da Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia.

Logo em seguida, nós daremos a palavra aos Senadores já inscritos, Senador Nelsinho Trad, que também é autor do requerimento pela Comissão de Assuntos Econômicos, a quem eu agradeço ter cedido a Presidência da audiência conjunta. Fique à vontade, por gentileza, Sr. Paulo. Seja bem-vindo! Muito obrigado. Pedimos sempre para ser bastante objetivo. Por favor, Sr. Paulo Nei, a palavra está com o senhor.

O SR. PAULO NEI DA SILVA JUNIOR (Para expor.) - Um bom dia a todos.

Eu sou o Paulo Nei, vim aqui representar a Secretaria Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça e Segurança Pública. Primeiramente, eu gostaria de cumprimentar o Presidente da Comissão, o Senador Carlos Viana, o Senador Otto Alencar, Nelsinho Trad e também o Dário Berger. E quero parabenizar também pela iniciativa do debate. Para a Senacon, é uma ótima oportunidade de compartilhar com a Comissão e com a sociedade as iniciativas da secretaria no setor aéreo.

Eu tinha preparado uma apresentação falando...

Não está passando aqui. Pode passar para mim? Acho que agora foi.

Eu tinha preparado uma apresentação falando um pouco das competências da Senacon, porque facilitaria o entendimento de como a Senacon tem atuado no tema. Eu vou passar aqui rapidamente para a gente já ir direto para a parte da atuação da Senacon nesse setor, da atuação recente da Senacon nesse setor.

Lá em março de 2020, a Senacon, junto com o Ministério Público, fez um termo de ajustamento de conduta com as empresas aéreas, já preocupada com o contexto de incertezas em que a gente estava se inserindo e também com os cancelamentos que estavam acontecendo na época. Além disso, nós participamos de diversos debates para avaliar as medidas emergenciais que estavam sendo tomadas, que seriam tomadas, para avaliar revisão de normas e analisar também projetos de lei. Então, participamos de audiências públicas tanto no Senado quanto na Câmara e também na agência reguladora.

Outra atuação nesse período, além de nos problemas decorrentes da pandemia, foi em relação à empresa Itapemirim. Ainda ontem foi publicada no *Diário Oficial* a multa de R\$3 milhões que a Senacon colocou na empresa. Uma outra atuação da Senacon foi que em 2020 nós contratamos, via Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, uma consultoria para fazer uma avaliação da possibilidade de aplicação da doutrina de *essential facility* no segmento de distribuição de combustíveis de aviação. E por que isso? Porque, como já foi bem falado aqui, mais de 30% do custo da passagem aérea é relativo ao preço do combustível. Então, isso pesa para o consumidor. Nós realizamos esse estudo, fizemos *workshop* e está tudo isso publicado.

Outra atuação nossa foi a elaboração de guias e cartilhas junto do Ministério do Turismo e do Conselho Nacional de Justiça, mostrando nossa atuação e nossa articulação com todos os atores envolvidos. Inclusive, a gente tem um acordo de cooperação técnica com a Anac, desde 2016, para o uso do consumidor.gov.br. Então, a gente articulou com todos os atores, com a Abear, com o SNDC, com a Anac, para tentar mitigar os problemas nesse setor.

Também, por todo esse período, a gente vem fazendo um constante monitoramento do mercado...

(*Soa a campanha.*)

O SR. PAULO NEI DA SILVA JUNIOR - ... e avaliando o desempenho das companhias aéreas na pandemia.

Vou passar aqui já para a parte específica da pauta da reunião.

Sobre o preço das passagens aéreas. No entendimento da Senacon, o preço é um mensageiro de tudo que está acontecendo na economia, na cadeia do setor e no contexto. Então, qualquer medida que ataque somente o preço não vai mudar o contexto. A gente vem de um contexto de pandemia, um contexto internacional que pressiona fortemente o preço dos combustíveis. Como já dito, mais de 30% do preço da passagem aérea é referente a preço de combustível. Então, a gente sabe que isso pesa para o consumidor e não tem como ignorar um problema de que a gente não tem controle.

A questão da franquia de bagagens. Talvez tenha ocorrido uma falha de comunicação, em 2016, ao dizer que a franquia de bagagens poderia diminuir o preço da passagem aérea, sendo que, na verdade, é uma adequação ao modelo internacional, o que permitiria a entrada de novas concorrentes, novas empresas. Em 2016, a Senacon foi contrária à franquia de bagagens, mas, em 2019, houve uma mudança de entendimento dentro da secretaria justamente por conta da abertura do capital estrangeiro, que era uma medida necessária também para a entrada de novas empresas. Então, teve essa mudança de entendimento e a pergunta que a gente se faz hoje, na verdade, é se tem alguma outra medida que tem que ser tomada para que mais empresas venham a entrar, e não se a franquia de bagagens deve continuar ou não. Acho que a pergunta já é adiante.

O principal ponto que a gente tem que levar da franquia de bagagens é que qualquer obrigação a mais para as empresas, principalmente que afetem o seu custo e afetem por exemplo o peso da bagagem, vai afetar no uso do combustível. Então, isso vai acabar no preço da passagem para o consumidor. A gente tem que levar isso em consideração.

Em relação à marcação de assentos, estava lá na pauta e ainda não foi falado, mas a Senacon já se manifestou também sobre isso. Nós não nos opomos, desde que respeitados o Estatuto do Idoso e o Estatuto da Criança e do Adolescente.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Muito obrigado ao Sr. Paulo Nei da Silva Junior, Coordenador de Monitoramento de Mercado e Coordenação Geral de Estudos, do Ministério da Justiça. Uma excelente exposição.

Quero fazer uma correção aqui. O Sr. Edson Sobrinho é Subsecretário de Regulação em Mercado. É o cargo que agora tem a determinação. A palavra é com o senhor.

O SR. EDSON SOBRINHO (Para expor.) - Bom dia a todos, bom dia a todas.

Obrigado, Senador Carlos Viana; obrigado, Senador Nelsinho, demais Parlamentares e autoridades aqui presentes. A gente agradece, em nome do Ministério da Economia. É sempre muito bom, muito importante a gente ter oportunidade de falar nesses fóruns, e o tema de hoje é relevantíssimo para a gente. A gente vem dedicando, nos últimos anos, uma atenção muito grande para o setor aéreo, a gente vem atuando. Na MP do Voo Simples, a gente atuou desde a construção para retirar essas barreiras de mercado, simplificar, desburocratizar, facilitar a entrada de concorrentes nacionais e estrangeiros. E aí

envolve também a mudança de 2019, para permitir o capital estrangeiro em companhias aéreas nacionais. São diversas as medidas em que a gente vem atuando e a gente acredita que essas, sim, vão ser a solução para o problema. Sempre que há um setor com elevado lucro econômico, com um lucro acima do normal que outros setores estão trabalhando, há o interesse de outros agentes entrarem nesse mercado ou de os próprios agentes do mercado expandirem a oferta. É através dessa concorrência, através dessa expansão da oferta que a gente vai conseguir preços melhores.

Essas barreiras de capital estrangeiro, de passagem, de cobrança de bagagem são alguns exemplos para os quais a gente se atenta e a gente acredita que são partes, sim, da solução. Chamo a atenção para um artigo da MP do Voo Simples que existia no Código Brasileiro de Aeronáutica - existe até hoje -, uma exigência de que um voo internacional, para pousar, por exemplo, em Brasília, tem que ter combustível suficiente para um pouso de emergência em algum outro aeroporto próximo - Goiânia não é um aeroporto internacional, ele precisa trazer combustível provavelmente para Belo Horizonte ou outro aeroporto internacional. Com esse tipo de exigência, ele enche o tanque de combustível, pesa mais o avião, e isso aumenta o custo. Então, isso foi uma das medidas que a gente colocou no Voo Simples, justamente para permitir que, em voo de emergência, sem desembarque de passageiros, ele possa, por exemplo, pousar em Goiânia como medida alternativa. Noventa e nove por cento dos voos não precisam disso. Nós vamos permitir que o tanque de combustível venha um pouco mais baixo em 99% dos voos e, quando for necessário, ele não vai precisar ir mais longe, vai poder ir ao aeroporto mais próximo.

A gente trabalhou também em *slots* aeroportuários - isso é uma medida infralegal na qual o Ministério da Economia trabalhou. *Slot* aeroportuário é o direito que uma companhia aérea tem de pousar num aeroporto congestionado, num determinado dia, num determinado horário. Uma atenção especial para o aeroporto de Congonhas, que é um aeroporto supercongestionado, um dos mais congestionados do mundo. Os *slots* lá são praticamente todos ocupados, as companhias têm todos os *slots*, e eles são mantidos, ano após ano, por aquilo que se chama de direitos históricos. Esses direitos históricos são uma prática no mundo inteiro, mas, para aeroportos supercongestionados, eles não atendem àquilo que a própria prática internacional recomenda, de fomentar empresas entrantes. Então, a gente trabalhou em parceria com a Anac, com o Ministério da Infraestrutura, chamamos o pessoal das associações privadas de aeroportos, de companhias aéreas, e a gente trabalhou numa proposta de resolução para fomentar a rotatividade, aquilo que a gente chama de oxigenação dos *slots* aeroportuários, especialmente atentos para aeroportos supercongestionados. A Anac está com uma consulta pública, que está em fase final, e deve tratar disso numa resolução.

A gente tratou também do problema do QAV, em especial, dos tanques de combustível em Guarulhos e no Galeão. Como foi dito pelo colega Gustavo, do Cade, hoje existe um *pool* de três empresas - agora parece que vão ser mais empresas - que administra isso. A gente trabalhou em parceria com a Anac e com a ANP. A Anac traz as normas que interessam de competitividade, para que a companhia aérea tenha acesso a um fornecimento mais competitivo, mas a ANP fiscaliza. E é a ANP que aplica sanções. Então, precisava haver aí uma conversa. A gente conseguiu juntar a Anac e a ANP numa mesa só. A Anac já está adiantada nessa resolução. A ANP vai colocar isso também na sua agenda regulatória.

Então são esses os tipos de medidas em que a gente vem atuando.

Sobre a questão da bagagem, eu chamo a atenção: não existe serviço de graça. Se você acha que não está pagando nada pela bagagem, você está enganado, pois alguém está pagando pela bagagem, e, provavelmente, é o consumidor ou o contribuinte. E, nesse caso, quando você tem um serviço de graça, as pessoas tendem a usá-lo mais do que usariam se o preço representasse o custo daquele serviço. Isso gera mais peso nas aeronaves, aumenta o próprio custo para o consumidor.

Agradeço, em nome do Ministério da Economia, mais uma vez, ao Senador Carlos Viana.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Obrigado.

Edson Silveira Sobrinho é Subsecretário de Regulação e Mercado do Ministério da Economia.

Assim, encerramos o painel das exposições.

Vou pedir aos senhores a gentileza... Vamos passar a palavra aos Senadores. O Nelsinho Trad é o primeiro inscrito e também autor de requerimento desta Comissão Conjunta.

Obrigado aos senhores.

O SR. NELSIÑO TRAD (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - MS. Para discursar.) - Primeiramente, quero agradecer a V. Exa., Senador Carlos Viana, o Relator da Medida Provisória 1.089, e quero dizer também que a gente fica agradecido, em nome da Casa - penso que V. Exa. e eu -, pela receptividade, pelo acolhimento do convite aos que aqui já falaram, aos que por aqui já passaram.

Esse é um assunto delicado, é um assunto que, realmente, levantou o radar de todos deste Congresso.

Eu procuro fazer aqui um raciocínio comigo mesmo: o setor já prestou um serviço melhor, com preços menores e com um atendimento mais qualificado e mais personalizado, ao consumidor. O próprio setor nos acostumou a isso. De repente, seja em função de uma guerra que está ocorrendo longe daqui, mesmo sabendo dos impactos internacionais que ela gera dentro da cadeia que regula todo esse funcionamento, seja em função da questão do aumento do dólar - o preço do querosene de avião está ligado diretamente a isso -, seja em função de qualquer outra circunstância, o que me parece é o seguinte: quando o poder público foi chamado para poder auxiliar o setor, em função da pandemia, que botou de joelhos o mundo todo - não foi só o Brasil; a humanidade ficou de joelhos -, o Governo e o Congresso fizeram a sua parte.

Está aqui elencada uma folha inteira de isenções, benefícios, tributos que foram retirados, estendidos, anistiados, para que o setor pudesse sentir o menos possível o impacto de toda essa majoração negativa que a economia teve. E digo mais a todos: se está ruim, fazendo do jeito que o Governo e o Congresso fizeram, do jeito que a pandemia fez para o setor, imagina o setor de transporte público urbano, que passou por situação semelhante, que tem um número de consumidores muito maior e que não teve auxílio de nada por parte do Ministério da Economia e do Governo.

Então, muitas vezes, o que a gente observa é que essa sombra em que o setor está acomodado, quando da primeira oportunidade para poder, aspas, "descontar o que passou", desconta, e desconta com vontade. Eu ouvi aqui do Diretor-Presidente da Anac, a quem respeito e quem considero, que é o quadrado responsável pela regulação do setor - pelo menos no seu funcionamento, não no que tange ao consumidor; nós podemos até dar uma aprofundada nessa questão -, a seguinte frase: "O preço está alto, está alto mesmo". Ora, vamos cada um fazer a sua parte. Nós, fazemos o que nós temos que fazer - debater, discutir, trazer à luz todos os problemas, mostrar as virtudes -, porque essa é uma situação em que, operando como opera o setor hoje, com milhares de voos diários, todos saindo, na sua grande maioria, na hora, chegando na hora, sem acidentes, muitas vezes isso não é visto nem é lembrado, mas isso é importante, ao passo que qualquer deslize já vira uma manchete, uma confusão maior.

Isso faz parte do ônus que todos eles sabem que têm que carregar nas costas. Agora, que nós já passamos por um tempo em que a passagem era barata, em que a população mais carente podia andar de avião, em que não se cobrava bagagem, em que era servido serviço de bordo e em que o atendimento era outro, isso aconteceu.

Ora, se isso aconteceu, o que nós podemos fazer para poder pelo menos chegar perto daquilo que eles mesmos já fizeram perante toda a sociedade brasileira?

Essa medida provisória que V. Exa. vai relatar tem pontos extremamente positivos e importantes, os quais, tenho a convicção, vão ter o apoio desta Casa: a desburocratização do setor, o voo simples, como ela é chamada; a importação ficta; outros pontos importantes... Isso vai ter aprovação unânime da Casa. V. Exa. vai ver. Agora, a pergunta que não quer calar é a seguinte: será que, ao nós ouvirmos o que nós estamos ouvindo da sociedade organizada, do Faiad, que veio aqui, que é realmente algo desproporcional para o tempo em que estamos, numa condição de retomada do convívio social, num país continental como o Brasil, onde as pessoas ficaram afastadas umas das outras, estão começando a voltar - e os indicadores mostram isso -, a viajar, a frequentar outras cidades, a visitar seus parentes, que a gente, ao não taxar a bagagem, isso vai acarretar no aumento da passagem? Porque o que foi dito lá atrás, quando se oportunizou a taxação da bagagem, era o seguinte: "Ora, isso vai acontecer para quê? Para baratear o custo da passagem". Foi isso que foi dito lá atrás. Se eu estiver equivocado, V. Exa. depois, na sua fala, me corrija.

Então, eu digo para V. Exa., já vou manifestar aqui um sentimento que tenho ali na planície do Senado, que é o Plenário: dificilmente essa questão vai passar, de taxar a bagagem. É o que a gente sente, conversando com os colegas. Dificilmente isso vai passar.

Agora, isso vai implicar no quê? Porque, se vincularem isso a: "Se vocês não deixaram a gente cobrar a bagagem, nós vamos aumentar mais ainda o que já está aumentado"...

Há 15 dias, quando você planeja uma viagem há 15 dias... Chegou uma época... Porque a gente vai muito para as bases da gente. Isso aqui aconteceu comigo. Isso é um testemunho vivo. Uma viagem de Brasília para Campo Grande, ida e volta, eu já consegui tirar, planejando 15 dias, por R\$650 cada trecho. Questão de dez dias atrás, eu paguei 3.350 num trecho. Será que não é muito essa majoração?

"Ah, mas está vinculado ao dólar. Está vinculado à questão do querosene do avião..."

Ora, o dólar caiu, no fim de março, para 4,76. Foi a maior queda trimestral, desde 2009. Então, não é o dólar.

É o preço do querosene, que o Brasil é totalmente dependente de trazer de fora? Por causa da guerra lá da Ucrânia com a Rússia?

Tem muita pergunta que paira sem resposta. Eu espero, com essa discussão e com a de outras medidas provisórias que deverão vir relacionadas a essa questão - parece que já até passou na Câmara ontem uma outra medida provisória -, e penso que isso deverá ser devidamente debatido, elucidado e esgotado.

Quero parabenizar V. Exa., Senador Viana, porque, logo que eu pleiteei essa relatoria, o Presidente Pacheco, da Medida Provisória 1.094, que está vindo da Câmara... Até pleiteei também essa relatoria e ele disse que está vendo se não tem nenhum outro compromisso lá com outra pessoa. Por quê? É um setor pelo qual eu tenho apreço, sim. A gente precisa que ele funcione de forma saudável, de forma condizente com aquilo que eles já fizeram. Vamos tentar buscar isso, todos juntos, sem querer caçar bruxas, sem querer denegrir a imagem desse ou daquele, cada um funcionando no seu quadrado, para o bem da sociedade brasileira e do consumidor brasileiro.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Muito obrigado, Senador Nelsinho Trad, que também é autor de requerimento para esta sessão conjunta.

Vamos, remotamente, com o Senador Carlos Portinho, Líder do PL.

Portinho.

O SR. CARLOS PORTINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RJ. Para interpelar. *Por videoconferência.*) - Muito obrigado, Senador Carlos Viana; muito obrigado também ao Senador Nelsinho Trad, uma grande iniciativa.

É um problema que aflige o transporte urbano e também o transporte aeroviário. E, como bem colocado pelo Senador Nelsinho, o transporte aeroviário teve benefícios que não estão sendo repercutidos hoje no preço da passagem. É engraçado: a passagem já foi mais barata durante a pandemia; e, agora que as pessoas estão voltando a se encontrar, essa passagem chega a preços absurdos - absurdos! Realmente são extorsivos os preços.

Mas eu quero tocar em dois pontos específicos. O primeiro deles - vi o Sr. Ronei, Secretário de Aviação Civil, vi aí a Anac presente; eles sabem disto - é a nossa batalha do Galeão. É um erro o que estão fazendo, o que o meu Governo, porque eu sou Líder do partido, está fazendo com o Galeão. Vai ser melhor a concessão juntando Santos Dumont e Galeão? Por uma questão de acaso, sim, será melhor. Mas o que acontece especificamente com o preço das passagens no Rio de Janeiro, em partes, está intimamente ligado à decadência, ao esvaziamento do Galeão em benefício do Aeroporto Santos Dumont.

E a minha pergunta é simples e vai ao representante das empresas e companhias aéreas especificamente. O Galeão, no Rio de Janeiro, é o aeroporto que teve a redução do ICMS de querosene, chegando ao mesmo patamar, em percentual, de São Paulo. Foi uma medida do Governo do estado para buscar levar de volta os voos que o Galeão perdeu para o Santos Dumont. Apenas uma companhia - e eu vou dizer qual é, é a Gol -, apenas a Gol se habilitou junto à secretaria de estado para fazer jus ao benefício da redução do querosene. E, surpreendentemente, um mês depois, sem aumentar nenhum voo no Galeão, ela, além do mais, migrou os seus voos para o Santos Dumont. Então, até que ponto o argumento do preço do querosene é justificativa para o aumento do preço das passagens aéreas e por que essas companhias não aproveitam que a demanda está crescente para ir para o Galeão, onde pagam menos querosene? Porque jogar na conta do querosene não é verdadeiro pelo exemplo do Galeão, que, aliás, não é um aeroporto qualquer; é o *hub* internacional do nosso país, que está sendo esvaziado.

E, quando eu vejo São Paulo e Rio de Janeiro, como apresentou a ANP, como os mercados mais consumidores, é óbvio que o esvaziamento do Galeão tem um impacto também no consumo do querosene e, conseqüentemente, na sua oferta. E, sabendo agora que, quanto ao aumento da demanda da busca de passageiros, se não houver mais oferta de voo, o sistema eletrônico só vai aumentar o preço das passagens ainda mais, porque as pessoas estão voltando a viajar, mas a oferta de voo, no caso especificamente do Rio de Janeiro, não tem aumentado; ao contrário, está sendo esvaziada no Galeão por uma companhia que se beneficia, que se habilitou e que surpreendentemente - isso é inexplicável - tira, no mês seguinte, seus voos do Galeão e joga para o Santos Dumont, quando, na verdade, o movimento deveria ser o contrário: "Vamos atender a demanda que está crescente e vamos aumentar a oferta no Galeão, porque lá a gasolina é mais barata", então, não venham botar na conta da querosene. É extorsivo o preço das passagens, e as companhias têm benefícios de que não estão se aproveitando. O representante das companhias aéreas poderia me explicar não só por que as companhias não estão revertendo voos para o Galeão, onde o querosene é mais barato, mas por que a Gol, a única que se habilitou, não está se beneficiando e ainda tirou voos do Galeão. Essa é a primeira pergunta.

A segunda questão: fala-se muito da bagagem, com toda a razão, até porque, desculpe, a bagagem alguns pagam e outros não, porque, se você chega com a sua bagagem de mão para embarcar e está cheio, porque, lógico, ninguém quer pagar preço de bagagem, vai todo mundo agora viajar de bagagem de mão... É esse o movimento que a cobrança da tarifa de bagagem criou, e as companhias não suportam, não têm bagageiro para isso. E aí alguns vão com a sua bagagem de mão e, na porta do avião, são despachadas para o galpão, para o porão sem se pagar, ou seja, alguns pagam, porque despacharam no guichê, e outros não pagam. Então, é esquizofrênico isso.

E aí eu vou para a minha outra questão que não é só sobre a bagagem. Muitas famílias, como a minha, precisam visitar os seus filhos, e os menores até 13 anos nunca, repito, nunca pagaram serviço de acompanhantes, até porque é um direito de ir e vir garantido; nunca pagaram acompanhantes até 13 anos! De um momento para cá, não foi só pela bagagem; passou-se a cobrar R\$250 - é a tarifa da Azul - por acompanhante, por trecho, para um funcionário levar a criança até a porta do avião e entregar para a aeromoça, R\$ 250 por perna, às vezes mais caro...

Se comprar com muita antecedência, talvez com seis meses de antecedência, vai pagar mais de acompanhante do que vai pagar no preço da passagem. Isso daí é extorsivo também, até porque um mesmo acompanhante acompanha várias crianças, não está sendo deslocado um funcionário por criança, é um funcionário para todas. Nunca foi cobrado isso! Isso afasta as famílias, isso pesa no bolso do consumidor, isso é extorsivo igual! Ganha-se na passagem, ganha-se na bagagem e ganha-se no acompanhante, o que nunca foi cobrado!

As minhas duas questões são específicas: por que companhias não se beneficiam da redução do Galeão para o querosene - ao contrário, a GOL, a única, está tirando voos de lá -, e se justifica a cobrança de R\$250 por acompanhante por trecho para menor de 13 anos? Essa última eu faço para a Anac, porque ela deveria regular isso e não está regulando. Se não regular, faremos aqui... E não será só a bagagem. Já antecipo a minha emenda para racionalizar, no mínimo, essa cobrança.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Obrigado, Senador Carlos Portinho. Pergunto se o Senador Esperidião Amin ainda está *online*. (Pausa.)

Encerramos a participação dos Senadores inscritos.

Estão à frente aqui os Presidentes da Anac e da Abear, para que a gente possa responder também às perguntas que foram enviadas pelos nossos telespectadores.

O Senador Nelsinho Trad tem um compromisso - está liberado para acompanhar remotamente. Acredito que já tenhamos aqui colocado tudo aquilo que os brasileiros esperavam sobre pelo menos o que está acontecendo e as várias posições aqui. Muito obrigado, Senador Nelsinho Trad.

O SR. NELSINHO TRAD (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - MS. Para discursar.) - Agradeço, Senador Carlos Viana.

É apenas para justificar toda essa nossa indignação. Eu sou de um tempo em que... Eu estava eu dentro de um voo de uma das companhias que aqui são filiadas a um dos representantes que falou, e, no meio do trajeto, um passageiro passou mal. Aí a aeromoça foi ao microfone e perguntou se tinha algum médico a bordo. Eu me apresentei, fui, socorri essa passageira, uma senhora. Conseguimos, ao elevar seus membros inferiores, melhorar sua pressão, ela melhorou. Ela teve uma lipotimia, como a gente chama, uma queda de pressão. Quando ela estava se restabelecendo, ela teve um enjoo seguido de vômito, cujo conteúdo caiu todo em cima de mim. Como médico, eu estou acostumado com isso. Eu fiquei 17 anos, toda quinta à noite, fazendo pronto-socorro. O que aconteceu depois? Dali a uns dez dias depois que isso aconteceu, eu recebi na minha casa um livro da companhia autografado pelo Presidente, escrito do próprio punho - eu botei isso num quadro - um agradecimento pela iniciativa que eu tive. A gente foi mal-acostumado, podemos assim dizer, e a gente quer que esse diferencial volte.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Senador Nelsinho, obrigado pela participação.

Já ouvi falar também que V. Exa. socorreu uma pessoa dentro de um avião uma vez; quando perguntaram qual era a sua especialidade e o senhor disse que era urologista, a pessoa melhorou na hora! (Risos.)

Sr. Eduardo Sanovicz, o senhor, por favor, responda ao Senador Carlos Portinho.

O SR. EDUARDO SANOVICZ (Para expor.) - Das duas questões aqui colocadas, sobre o tema do Galeão...

O SR. NELSINHO TRAD (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - MS. *Fora do microfone.*) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Um abraço.

O SR. NELSINHO TRAD (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - MS. *Fora do microfone.*) - Vou acompanhar remotamente. Vou entrar agora.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Sobre o tema do Galeão, o grande desafio do Galeão - e é por isso que ele teve a adesão de uma empresa e que agora está procurando equacionar a sua malha entre os dois aeroportos - é porque não há, de fato, essa retomada de demanda no Galeão. É importante entender que nós não criamos demanda: nós atendemos a uma

demanda que se apresenta. Há uma imensa predileção e um imenso esforço da empresa para atender aquilo que os seus consumidores estão demandando, e eles vêm demandando majoritariamente voos pelo Santos Dumont.

Muito da queda do tráfego do Galeão - e esse é um tema que nos aflige, porque somos absolutamente cientes da história do Rio de Janeiro para o turismo brasileiro, da importância do Rio de Janeiro para a imagem internacional do Brasil -, é porque o Rio de Janeiro vive um processo de diminuição de sua demanda, em decorrência de um cenário econômico pelo qual ele atravessa como parte do processo do país. Eu não tenho como entrar na questão individual de cada empresa, de por que a empresa colocou "x" voos para lá ou "y" voos para cá, mas queria aqui me colocar à disposição do Senador - e obviamente creio que as empresas também podem fazer o mesmo - para fazer um debate específico sobre o assunto do Rio de Janeiro e colocar nossas posições para ele.

Do ponto de vista mais genérico, eu creio que a questão é: qual é o comportamento do volume de demanda do Rio de Janeiro? E a gente observa, pelo volume de passageiros embarcados e pelo volume de consumo, um processo de diminuição desse tema.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Pois não.

Eu acredito, dando uma contribuição aqui rapidamente, que nós passamos por algo semelhante em Confins, onde nós tínhamos a possibilidade de que Pampulha passasse a ser também um aeroporto com um número maior de voos, inclusive interestaduais. E nós nos mobilizamos aqui para que a concessão do aeroporto fosse respeitada. Um contrato internacional, um aeroporto que ficou muito melhor em termos de atendimento, mas é um aeroporto que não é longe, porque os aeroportos são longe... O problema do aeroporto em Confins é o acesso a ele que é ruim, há congestionamento. O que acontece: você tem grandes aeroportos, como o de Fiumicino, por exemplo, que é longe, mas você tem metrô, você tem uma... Em Frankfurt, você tem toda uma série de possibilidades de sair em direção ao país.

Mas essa competição é, vamos dizer assim, autofágica: Santos Dumont com Galeão em relação a essa operação. Talvez agora, como esse modelo vai ser refeito e entregue, eu acredito que o Senador Portinho possa ter uma solução para o Aeroporto do Galeão, dentro desse novo modelo de concentração de voos lá no aeroporto internacional.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Houve uma mudança do modelo de concessão num debate conduzido pelo Ministério da Infraestrutura com a sociedade carioca, suas lideranças empresariais, sindicais, diversas entidades, que nós acompanhamos. Nós vamos cumprir e atuar da forma que nos determinarem os órgãos de regulação e direção.

A nossa grande preocupação é com a retomada do crescimento econômico do destino, porque é esse que vai gerar a retomada de demanda. Vale recordar, Senador - o senhor tem uma tradição na aviação -, que 35 anos atrás 90% dos voos internacionais desciam no Rio de Janeiro, desciam no Galeão. Todos nós quando muito jovens vínhamos de fora do país, descíamos no Galeão e de lá íamos para São Paulo, Minas, Brasília etc. O processo de migração dos voos do Galeão para o Aeroporto de Guarulhos, que acontece de meados dos anos 80, 90 para cá, se deve à mudança do interesse da demanda por conta da mudança do polo econômico e do polo político, está certo? Logo, eu creio que há um desafio para se enfrentar no Rio de Janeiro, que não é muito simples, mas que desde já pode contar com o nosso apoio. Nós temos um imenso interesse em fazer com que cresça a demanda no Rio de Janeiro, mas esse é o grande tema em debate.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Há a questão também da segurança, que precisa ser revista.

Agora vamos partir aqui para o encerramento...

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Posso ir para a segunda questão?

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Pode, perfeitamente. Desculpe.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Sobre a outra questão, a única coisa que eu queria era pedir desculpas ao Senador Portinho. Eu não posso responder sobre a questão da Azul. Azul não é uma empresa associada à Abear, nós não a representamos. A Abear representa toda aviação comercial brasileira - não apenas as grandes empresas, mas as de médio e pequeno portes de voo regular, como a Passaredo, MAP, Rima, Abaeté etc. -, mas a Azul não faz parte. Então, as decisões comerciais da empresa eu não tenho como comentá-las, até por uma questão de *compliance*. Peço perdão ao Senador.

Eu acho que essas eram as duas questões dele.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Sim.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG. Para interpelar.) - Agora eu vou passar esta mesma pergunta ao senhor e ao Juliano aqui. Nós já estamos no fim da pandemia, as pessoas já estão se aproximando,

estamos todos sem máscara. Nos aviões, as máscaras continuam, e o serviço de bordo não voltou, ainda que seja um saquinho de amendoim. Por que, Sr. Eduardo?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Isso é regulado pela Anvisa. Nós já tivemos um volume de debates com a Anvisa bastante grande e colocamos para a Anvisa esta questão: nós entendemos que já é possível, dado o avanço da vacinação, dado o avanço do volume decrescente de vítimas pela pandemia, que nós fizéssemos uma revisão desse processo, uma revisão desse debate, que inclusive já está acontecendo em outros países. Fizemos um primeiro debate com a Anvisa, eu creio, há oito ou nove dias atrás, com a participação inclusive dos órgãos de regulação - a Anac participou. Estamos aguardando para os próximos dias uma resposta, que esperamos que seja positiva.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Muito obrigado.

Juliano, você pode responder ao Senador Portinho também esta questão: por que o serviço de bordo ainda não voltou, já que nós estamos com a pandemia sob controle. Não temos mais pandemia.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN (Para expor.) - Obrigado, Senador.

Vou responder ao Senador Nelsinho, ao Senador Portinho, fazer uns comentários gerais aqui sobre a MP e falar dessa questão também, tudo isso muito rápido, prometo.

Acho que a primeira coisa, Senador, falando da MP em geral, é que a gente viu aqui - e fica muito feliz de ver - um amplo apoio. Acho que todo mundo, cada um trouxe um ponto específico, mas todo mundo se vendo representado e reconhecendo os avanços da MP como um todo. Então, fica aqui o nosso reforço e esse pedido, claro, de apoio que o Senado teve desde o começo, desde a concepção da medida até agora, neste momento importante de votação. A gente fica muito feliz aqui com a repercussão geral.

E depois, Senador Nelsinho, Senador Carlos Portinho, enfim, outras pessoas que aqui falaram, como é interessante essa questão da bagagem - e aí acho que foi menos MP e mais o ponto específico -, preço da passagem, o serviço de bordo, que já foi de graça, o acompanhante, que já foi de graça. Senador, vou trazer um dado aqui...

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Pode continuar.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Vou trazer um dado aqui para contextualizá-los, o Senador Nelsinho está conosco remotamente, o Senador Carlos Portinho também: em 2019 - vou pegar do pré-pandemia, porque pandemia distorce um pouco os números -, a gente chegou a ter ali 100 milhões, arredondando, de passagens no Brasil. Éramos 200 milhões de habitantes, estou arredondando também. Então, a gente voava aí mais ou menos... A relação entre passagem era meia passagem por habitante. Cem milhões de passageiros a gente fala que é muita coisa, que é muita coisa. O transporte no Brasil é popular, é muito grande, um dos maiores do mundo, mas ele é universal? Não, não é universal. Vamos destrinchar esse dado. Muitos aqui, senão todos, voam mais de uma vez por ano. Então, 100 milhões de passageiros não são 100 milhões de brasileiros. Quando a gente pesquisou CPF - fizemos essa pesquisa com a ajuda da Abear, da Azul e das empresas -, a gente chegou mais ou menos a 25 milhões, 30 milhões de CPFs que voam no Brasil. Então, quem acessa o transporte aéreo no Brasil são 30 milhões de brasileiros, vou arredondar também, em 200 milhões, 15% da população. Se a gente pegar a matriz do IBGE, dados de 2018, para usar a mesma base de lá, classe A e B, 30 milhões de brasileiros. Esses eram os consumidores de 2019, na prática, do transporte aéreo.

Quando a gente volta no tempo do acompanhante de graça, do serviço de bordo, do tratamento, da mala, de duas bagagens - não era uma muitas vezes - e de coisas desse tipo no transporte aéreo, não eram 100 milhões, eram 30 milhões de brasileiros, 30 milhões de passageiros para uma população naquela época de 170 milhões. O transporte aéreo não era nem classe B, era classe A naquela época; então, eu entendo, quem podia pagar pelo serviço, e claro que era um serviço de alto custo. Mas nós todos aqui, o Senado inclusive... As demandas reconhecidas da MP são para dar acesso não para a classe A, mas para dar acesso para a classe A, para a classe B, para a classe C e para todos os brasileiros, para se chegar a Amazônia. Para fazer isso... E aí nos perguntaram: "Vocês olham os consumidores?". Não, a gente só olha os consumidores, não os que podem pagar por tudo, mas também os que não podem. E, por isso, a gente está tomando as medidas.

Seria ótimo para mim, Senador... Eu falo para todo mundo que adoraria escrever uma resolução: Art. 1º A passagem a pessoa paga quanto quiser. Art. 2º Ela escolhe o horário e para onde quer voar. Art. 3º Ela escolhe se a classe é executiva ou não é. Art. 4º Ela escolhe com quantas bagagens quer voar. Resultado final: ia ser lindo, todo mundo ia bater palma, bater nas minhas costas. Resultado final: não ia ter um voo no Brasil. Então, a gente olha para o consumidor, mas com as decisões e com as resoluções que são práticas e que resolvem o problema.

Então, a nossa sugestão aqui e a nossa obrigação, enquanto agência reguladora, é avisar as consequências. Incluir esse tipo de serviço, tudo isso no preço da bagagem, e criar o serviço *full service* como única opção para o brasileiro têm

suas consequências. Nossa obrigação, enquanto agência, é só avisar essas consequências. Mas é claro que é uma decisão legítima e que tem que ser discutida.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Mas aqui... Até, Juliano, você terminando, eu vou passar o mesmo questionamento para o Eduardo, que vem da Mônica Krummenauer, lá do Rio Grande do Sul, que é a pergunta minha, dos Senadores e acredito que das pessoas que estão nos assistindo: "Flexibilizar essa questão da bagagem, tornar mais uma vez gratuita, manter como está, vai trazer aumento nas passagens aéreas ou não?". Isso vai diminuir o preço ou não vai? É o que as pessoas querem saber deste debate.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - É uma pergunta importante.

Senador, é até importante a gente falar na discussão da bagagem como um todo. Eu sempre falo para os jornalistas que me perguntam sobre a questão do preço: revisitem lá na internet, podem visitar, nos arquivos de vocês, quando a Anac falou de preço. A Anac fala de custo, de condição de competição, de concorrência, que é o que nos cabe. As perguntas sobre preço e as respostas sobre preço têm que ser feitas às empresas aéreas. São elas que precificam, elas é que têm liberdade para precificar. Então, a responsabilidade vem junto, elas têm que responder. Mas o que nos compete e o caminho que a gente acha o mais adequado é incentivar a competição, flexibilizar os modelos de negócio, dar opção para quem não pode pagar pelo serviço *full service* de também voar de avião. Por isso, desregular o serviço; por isso, dar a opção de quem não puder pagar não comprar o serviço de bordo, não ir com acompanhante, não despachar a bagagem, enfim, tudo o que for possível para acessar. A Anac tem o seu quadrado, Senador Nelsinho, eu tenho certeza. Tem razão.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Agora, Sr. Juliano, o senhor colocou bem, mas hoje, por exemplo, quem vai comprar uma passagem aérea não sabe quanto é que ela custa com a mala ou sem a mala.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - O senhor tem razão.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Você é cobrado. A passagem está lá: você aceita ou não aceita; voa ou não voa. Mas quanto é que isso diminuiu da questão da...

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Normalmente as empresas aéreas, como elas fazem? Depende de empresa a empresa, mas normalmente elas colocam as tarifas: promocional, do meio, aquela e aquela. E aí, quando você passa o cursor ali, está explicitado. Mas esse é um ponto interessante que o senhor está levantando. Eventualmente, em vez de obrigar a bagagem estar embutida no preço, o que a gente tem que fazer é melhorar a transparência. Esse é um ponto importante.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Sim.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN - Então, vamos discutir, vamos fazer e, se for o caso, estamos abertos.

O Senador Nelsinho falou: "A Anac tem o quadrado dela, vamos respeitar". É verdade, mas a gente, Senador, o senhor ouviu aqui nos depoimentos, tem acordo com o Senacon, fizemos uma série de coisas com o Senacon, acordo com o Ministério da Economia, estamos estudando com a ANP combustível, tudo fora do nosso quadrado. Por quê? Por causa do consumidor, porque isso impacta o custo.

Então, o que eu quero colocar aqui mais uma vez é a Anac à disposição. A Petrobras também falou de preço internacional, de dólar. O que for possível estudar e ajudar a gente faz. O que eu acho que não dá e eu concordo... O Senador repetiu e eu vou repetir de novo: o preço está alto, está alto mesmo. A gente só precisa dar o remédio adequado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Eduardo, hoje vai aumentar, se a gente mantiver a gratuidade da mala? Quero uma resposta clara. Vai diminuir? O consumidor vai saber quanto isso diminuiu no preço da mala? Essas empresas fazem um compromisso sobre isso?

O SR. EDUARDO SANOVICZ (Para expor.) - A primeira consequência provavelmente pode ser em relação à eliminação do que foi criado. Quando a gente separa a cobrança de bagagem e alinha o Brasil ao planeta, imediatamente apareceu uma nova coluna de preço, que é o preço para quem não tem bagagem. Esse preço aqui provavelmente some, porque você passa a só ter aqueles preços com a bagagem dentro. Então, pode ser que não mude nada nas demais tarifas, mas pode haver o desaparecimento da tarifa sem bagagem. É uma possibilidade. Por que é uma possibilidade? Eu estou sendo cuidadoso, porque a política comercial de cada uma das empresas é diferente e autônoma. Então, eu não tenho como prever aqui o que vai acontecer com todas. Mas eu creio que é bastante importante utilizar a pergunta dessa senhora para resgatar o conceito. Está certo? O que aconteceu lá atrás foi o alinhamento do Brasil e a abertura do mercado, a criação de uma nova coluna não apenas para as empresas nacionais, como para as internacionais.

Vamos recordar também que antigamente, quando o Brasil estava diferente do planeta, uma das empresas que mais voava para o Brasil era a TAP; em vários aeroportos do Brasil ela começou a voar. Você entrava no *site* da TAP e tinha alguns preços em que estava escrito: "Esta tarifa não é acessível ao passageiro saindo do Brasil", porque no Brasil a regulação era diferente. Então, a resposta objetiva é essa que eu dei, pode ser que suma o preço mais barato que hoje existe.

É importante a gente não fazer a confusão entre o que é estrutural e o que é conjuntural. Ressalto aqui o que o Juliano acaba de dizer. Estrutural é a política de precificação, na medida em que ela está equiparada com o planeta, a gente está aberto à competição; conjuntural é o aumento de preço que nós sofremos. Vejam, coloquei aqui na tela: só nos primeiros quatro meses deste ano, o querosene de aviação subiu 49%. Isso pode ser revertido, e nós podemos voltar a viver, como bem descreveu o Senador Nelsinho aqui, um período que para nós foi fantástico, de 2002, com a liberdade tarifária, até 2016, em que a tarifa média caiu a menos da metade e o número de passageiros triplicou.

Eu vinha ao Congresso Nacional naquele momento, e era uma festa, as audiências públicas eram uma felicidade, porque estava todo mundo relatando novos voos, novas pessoas entrando a bordo, novas cidades sendo atendidas. Portanto, estruturalmente é possível realizar de novo isso. Repito, como eu disse antes: é preciso retomar algumas questões de economia.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - É um tempo em que nós tínhamos o dólar a dois, não é? Inclusive para os *leasings* das... Porque se fala muito em combustível, mas se tem que falar nos *leasings* internacionais para você ter um avião.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Que é essa próxima MP que o Senador Nelsinho comentou, exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Viana. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MG) - Esses são os pontos.

Bom, eu acredito que a gente tenha respondido aqui ao Lewan Sousa, da Bahia, à D. Mônica Krummenauer, do Rio Grande do Sul, ao Guilherme Cezar, da Bahia, que também fez uma pergunta sobre a questão do consumidor - Guilherme, você sempre participa conosco, obrigado -, e ao William Stein, lá de Santa Catarina. O senhor já falou sobre as várias taxas que são cobradas dos passageiros brasileiros. Eu acredito que tenhamos esgotado todas as questões, os posicionamentos.

Quero agradecer aos senhores pela paciência, porque é um tema que merece realmente nossa atenção, nós temos que nos debruçar nisso para dar uma resposta aos brasileiros, pensando no Brasil que nós queremos futuramente. Agradeço a todos os participantes que estiveram aqui e trouxeram o seu posicionamento. Muito agradecido.

Eu declaro, então, encerrada a 5ª Reunião, Conjunta, da Comissão de Infraestrutura, juntamente com a 8ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos. Uma boa tarde a todos.

(Iniciada às 10 horas e 21 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 02 minutos.)