



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

REUNIÃO

05/03/2024 - 3ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, eu declaro aberta a 3ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 5 de março de 2024.

Estamos em um dia chuvoso, muito congestionamento nas ruas, em alguns pontos da cidade. Por certo, isso tem motivado o atraso de Senadores aqui e também dos nossos convidados. Nós vamos começando aqui devagarzinho, até que, aos poucos, eles vão chegando e nós vamos encorpendo a nossa audiência pública.

A presente reunião destina-se à realização de uma audiência pública com o objetivo de debater as questões relacionadas à aviação civil brasileira, notadamente o preço das passagens aéreas, a regionalização dos voos, programas de milhagens e reservas, entre outros assuntos.

Em atenção aos Requerimentos nº 53, de 2023, desta Comissão, de autoria da Senadora Daniella Ribeiro; nº 69, de minha autoria; nº 88, de 2023, de autoria dos Senadores Chico Rodrigues, Jorge Kajuru e Wellington Fagundes.

Até gostaria que a Secretaria ligasse... Já mandei mensagem para o Chico e para a Daniella. Eu gostaria que avisassem ao Kajuru e ao Wellington Fagundes que esta audiência é motivada pelos requerimentos de autoria deles, de todos eles.

Temos observado, com grande preocupação, os problemas que os consumidores dos serviços de transporte aéreo vêm sofrendo no Brasil. Algumas situações estão se tornando recorrentes como cancelamentos e alterações de voos diretos, sendo os passageiros reacomodados em voos com conexões e após muitas horas de espera; atrasos constantes; mudanças de itinerários; dificuldades para reembolsos de passagens; ineficiência dos meios de contato das empresas aéreas para solucionar questões relativas a direitos dos passageiros.

Por exemplo, o Município de Porto Velho ingressou com uma ação judicial contra as companhias Azul e Gol, devido à retirada dos voos comerciais. Na ação, a prefeitura apresenta números da Agência Nacional de Aviação Civil, que mostram que a Azul cancelou 17,24% dos voos na capital e a Gol cancelou 19,83%, enquanto a média nacional foi 5,15%.

O Congresso Nacional tem aprovado facilidades para as empresas de transporte aéreo, com a justificativa de que regras mais flexíveis atrairiam a concorrência para o setor do transporte aéreo, o que não ocorreu. A falta de concorrência faz com que os preços das passagens aéreas sejam inflados, sem qualquer razoabilidade ou transparência, a qualidade do serviço deteriore e os direitos não sejam respeitados.

Nesta Casa tramitam dois projetos de lei de suma importância: o PL 4.388, de 2023, de autoria do Senador Alan Rick, visa possibilitar que os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil sejam alocados para subsidiar a redução do preço do querosene de aviação na Região Norte, para tornar os voos regionais mais acessíveis e incentivar seu crescimento econômico; os Projetos 4.392, de 2023, e outro, também de autoria do Senador Alan Rick, que permite a chamada aviação de cabotagem no Brasil, permitindo que as empresas aéreas sul-americanas operem voos domésticos no país. Ambos são terminativos aqui nesta Comissão.

Nesse sentido foi requerida esta audiência pública por mim, pela Senadora Daniella Ribeiro, pelo Senador Chico Rodrigues, pelo Senador Wellington Fagundes e pelo Senador Jorge Kajuru.

Nós vamos começar com os convidados que já chegaram. À medida que forem chegando, eu vou convidando. *(Pausa.)*

Quantos? (*Pausa.*)

Todos?

Convido aqui à Mesa o Dr. Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); convido a Dra. Jurema Camargo Monteiro, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear); convido Henrique Lian, Diretor-Executivo da Proteste.

Como é que está a senhora? Vamos nos sentar. Tudo bem, doutor? Bem-vindo.

Convido... Falei Henrique Lian...

E convido o Dr. Vitor Hugo do Amaral, Diretor do Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor da Secretaria Nacional do Consumidor, do Ministério da Justiça.

Antes de passar a palavra aos nossos convidados, comunico que esta reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos interessados por meio do Portal e-Cidadania, na internet, no endereço www12.senado.leg.br/ecidadania, ou pelo telefone 0800 0612211.

O relatório completo de todas as manifestações estará disponível no portal, assim como as apresentações que forem utilizadas pelos expositores.

Nós vamos conceder a cada expositor um tempo mínimo, entre 10 e 15 minutos, para fazer suas exposições. Depois, temos perguntas e respostas dos internautas; e dos Senadores que forem chegando à nossa Comissão; e autores desses requerimentos desta audiência pública.

Eu expliquei que esse "chuvaréu" agora da manhã deve ter pego o pessoal nesses congestionamentos, mas daqui a pouco eles vão chegando devagarzinho.

Mas a nossa audiência é transmitida ao vivo para todo o Brasil. De certo, todo o país, principalmente o Norte e o Centro-Oeste estarão ligados nesta audiência, que foi anunciada com antecedência. E muita gente deve entrar participando, fazendo perguntas. Muitas delas, nós nem vamos fazer a pergunta, porque os senhores, na exposição, já devem atender aos questionamentos.

Vamos seguir a ordem aqui que nós anunciamos.

O primeiro a se pronunciar, o Dr. Ricardo Bisinotto, da Anac. Por gentileza, V. Exa. está com a palavra.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT (Para expor.) - Muito bom dia.

Exmo. Sr. Senador Confúcio Moura, gostaria de cumprimentar a todos nesta Casa, na sua pessoa, e aos que nos acompanham, os cidadãos. Gostaria de agradecer o convite para a agência poder estar aqui e prestar contas do seu trabalho. E é um momento também de a gente dialogar e conversar com os cidadãos que nos acompanham pela internet, para esclarecer muitos dos pontos que influem tanto nesse setor e naquilo que a regulação busca incentivar, para melhoria da qualidade dos serviços.

Eu trouxe uma apresentação, Senador, e peço vênica aqui só para fazer um alinhamento - eu acho que é importante, especialmente para o cidadão que nos acompanha pela internet -, para a gente tentar trazer um pouco o histórico de onde partimos, onde estamos neste momento neste setor aqui no Brasil, e onde a gente almeja chegar, quais são os desafios que estão postos. E eu já deixo isso de plano, para a gente aumentar a penetração do transporte aéreo num país que tem uma renda baixa, *per capita*; e um país que necessita de um transporte aéreo, dado que não temos outros modais num país continental.

Então, eu peço vênica aqui só para fazer esse rápido - que eu vou chamar de - alinhamento, e passar por essa apresentação, então.

Eu disse aqui como era voar no passado. De onde saímos? Como era o transporte aéreo há pouco tempo? Como é a experiência de voar hoje, o que mudou, o que houve, quais as mudanças aconteceram no Brasil - nesta Casa, inclusive, no Congresso Nacional - que levaram a um forte crescimento do transporte aéreo. E a questão das oscilações de preço, o que influencia, porque a gente tem, muitas vezes, um passageiro viajando, um ao lado do outro, e um pagou R\$400 e o outro paga R\$1.400. Por que isso acontece? Qual é essa dinâmica? Como explicar isso para o nosso cidadão?

Ao final, eu vou lançar aqui algumas questões para a gente aprofundar o debate.

Até 2002 basicamente, a aviação era um serviço de luxo. Havia bastante espaço a bordo. Alguns dos especialistas nesse setor diziam que havia o assento do meio ali, aquela sensação de conforto, e você podia dobrar o paletó e colocar o chapéu - as pessoas ainda viajavam de chapéu. Tinha, portanto, um serviço de luxo mesmo, com pouquíssimas pessoas tendo acesso a esse serviço. Uma alimentação *gourmet*, as pessoas viajavam pela experiência a bordo praticamente, com bebidas,

inclusive alcoólicas; fumava-se a bordo; talheres de prata e com bastante mais espaço e bagagem, todos os serviços incluídos no preço inicial. Era um serviço para poucos, poucos aqui tivemos oportunidade - aqueles que já voavam antes dessa data - de ter experiência de voar, e hoje voar virou um assunto corriqueiro.

Então, eram 38 milhões de passageiros domésticos, mais o internacional, até 2002. O percentual de bilhetes vendidos abaixo de R\$300,00 - a gente já traz a correção dos valores deflacionados, corrigidos para a gente trazer essa apresentação aqui hoje - era de menos de 2%; portanto, abaixo de R\$300,00; e quase 23% eram abaixo de R\$500,00. Vamos ver como isso evoluiu.

Nós batemos a casa de quase 120 milhões hoje e em 2013. Em função da pandemia, tivemos uma queda drástica, mas já recuperamos, em 2023, a casa de 113 milhões de passageiros transportados no país.

O percentual de bilhetes vendidos - lembrem-se de que eu disse que era de 2%, no eslaide anterior, abaixo de R\$300 -, hoje, esses bilhetes representam quase 30% do total de bilhetes vendidos e 50% - é um pouco mais do que isso - dos bilhetes vendidos abaixo de R\$500.

É claro que isso vem com uma série de mudanças, serviços mais simples: acabou aquela refeição quentinha, são os *snacks* dados a bordo, bebidas não alcoólicas, muitas vezes apenas uma água, a depender da duração da etapa, assentos mais apertados, menos espaço e bagagem e outros serviços cobrados de forma separada das empresas. Essa é uma mudança, inclusive, Senador, que não foi invenção do mercado brasileiro, isso foi fruto do movimento chamado de desregulação do setor, que começou nos Estados Unidos e Europa e se espalhou para o mundo inteiro. Então, hoje é muito comum a gente viajar em qualquer canto do planeta e encontrar essa mesma classificação e os serviços que são oferecidos.

E o que mudou? Vejam bem a dispersão, ano a ano, do número de passageiros transportados e quais foram as medidas que o Brasil adotou para nós chegarmos a esse forte crescimento. Ali nós tínhamos, como eu mencionei, 38 milhões de passageiros transportados no início deste século - 2000, 2001 e 2002 - e, então, o Congresso decidiu adotar aqui - o Congresso e o Governo - a desregulação disso, a desregulação tarifária e a desregulação da oferta de serviços. Antes, e isso também aconteceu em outros mercados, era o Governo quem definia rotas, estabelecia para onde cada empresa voava ou não podia voar. Os Estados Unidos tinham uma definição de mercados regionais, e lá também esse mesmo fenômeno, quando tiraram essas barreiras para as empresas poderem competir mais para quaisquer mercados, cobrando o preço que os passageiros teriam disponibilidade para pagar, o que se viu foi também um movimento de forte crescimento, como nós observamos aqui.

Então, tivemos liberação das tarifas, liberdade tarifária doméstica e internacional, a questão do registro de tarifas. E ali, mais adiante, nós tivemos aqui uma grande discussão pública em torno da desregulamentação de outros serviços como o da franquia de bagagem, que permite ao consumidor pagar pelo serviço para o qual ele tem disponibilidade ou para o qual ele tem capacidade financeira inclusive, dando ao passageiro o direito de escolher que tipo de serviço que ele quer comprar.

Tivemos, mais recentemente...

Ali veja a queda Senador. Infelizmente, com a pandemia, houve uma redução drástica do número de passageiros. Voltamos ao mesmo patamar do início do século. Mas a boa notícia é que nós temos visto os passageiros mais e mais querendo voltar a viajar. Isso impõe uma série de outros desafios, que é trazer aeronaves, tirar as aeronaves do estado de preservação em que elas entram. Por questões de segurança, uma aeronave que tenha ficado alguns meses parada não pode simplesmente dar a partida e sair voando. Tem uma série de requisitos que as empresas são obrigadas, por regulamento, a cumprir, para tirar essas aeronaves do chamado estado de preservação.

É interessantíssimo nós trazermos este dado ali do início do século, a matriz do transporte interestadual superior a 170km. Veja, Senador, em 2003, 74% das pessoas que viajavam no chamado transporte interestadual - e às vezes mais do que isso até - viajavam de ônibus. Veja a proporção de pessoas que viajavam de avião. Essa matriz, até 2022, agora, mais recentemente, se inverte completamente. Majoritariamente as pessoas passaram a se utilizar, quase três quartos, do transporte aéreo, ou seja, houve uma grande popularização do transporte aéreo aqui no país.

Nesse contexto, também é muito importante a gente trazer como caminhamos. Ali na linha branca, só para fazer uma breve explicação, é o número de passageiros: saímos da casa de 38 milhões. Houve uma pequena queda, mas vejam que foi um movimento crescente, é aquela linha branca, o que alcançamos de passageiros domésticos, e aí há a queda abrupta, em 2020, com a pandemia.

A linha amarela se refere à tarifa que era paga pelos consumidores, também em valores comparáveis, já deflacionados, para efeitos de comparação. Veja o valor que os passageiros, em média, pagavam para voar no Brasil no início do século e a forte tendência de queda. Essa curva aí indica a queda dos preços. E eu vou até a pandemia ali também. Depois tivemos

uma forte inflexão, infelizmente, com uma subida de preços, que é a percepção geral, de toda a sociedade, dos passageiros, de que os preços estão bastante elevados. De fato, essa curva confirma isso, portanto.

E ali o preço do querosene, a linha verde.

Eu vou passar daqui a pouco por...

(*Soa a campanha.*)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO. *Fora do microfone.*) - Pode continuar.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Obrigado, Senador.

Um dos eslaides demonstra o efeito dos combustíveis no preço das passagens, que é quase que automático. Os combustíveis, que respondem de 30% a 40% do custo total das empresas, têm oscilado bastante. E vejam que, depois da pandemia, houve aquele pico, um pico muito elevado do preço dos combustíveis, o que pressiona custos e retroalimenta, infelizmente, esse ciclo de alta da tarifa real média.

Vejam ali...

É muito importante a gente trazer para os cidadãos conhecerem também, Senador, os intervalos de tarifas.

A gente vê muitas vezes...

Eu já tive a oportunidade de vir aqui nesta Casa, e inclusive alguns Senadores e Deputados tiram ali o celular e falam: "Estou vendo aqui um preço para voar daqui a uma semana, para voar amanhã, e olha aqui: são R\$3 mil. Está caríssimo!". Isso é verdade. Está ali sendo anunciado, essa passagem está ali à disposição. Mas a gente também tem que trazer para debate o que não aparece, que são as tarifas promocionais: muitas vezes, as empresas disponibilizam ali, alguns *sites* especializados capturam, e são vendidas muito rápido. Essas tarifas desaparecem igual sorvete no asfalto quente, para trazer uma fala do ex-Presidente Fernando Henrique Cardoso, recentemente trazida à baila.

Vejam o dado que eu havia trazido: em 2002, tarifas abaixo de R\$300 respondiam por 1,8%. Em 2019, vejam o pico que isso alcançou. Acho que foi o melhor ano da aviação civil até agora. A gente ainda não conseguiu recuperar esses números de 2019, mas, naquele momento, nós tínhamos 35% do total de tarifas vendidas no Brasil abaixo de R\$300. Esse número, infelizmente, se reduziu, após a pandemia, para 28%.

Temos aqui um outro recorte também, tarifas de mais de R\$1 mil, essas que muito nos incomodam e preocupam, não é Senador? Em 2002, elas representavam 36%.

Vejam, há ali o que a gente chama... Esse gráfico se parece com uma baleia, não é? E aquela alta final ali, o que a gente chama de "rabo da baleia", é comum em todos os mercados que adotaram esse mesmo modelo regulatório que o Brasil passou a adotar. São os últimos assentos da aeronave, são aquelas passagens compradas em cima da hora e que alcançam valores de mais de R\$1 mil, R\$2 mil, R\$3 mil.

O Senador está aqui, de Rondônia, e sabe bem o que eu estou falando. As tarifas para Rondônia estão bastante pressionadas também.

Em 2019, elas eram de 12% e, em 2023, elas, portanto, tiveram um aumento de 16% nessa dispersão de tarifas.

Quais são os fatores? Por que existe isso, o que explica tamanha oscilação de preços? Todo esse *patchwork* aqui, essa colcha, com todas essas informações. São custos, a variação dos custos, não é? Cerca de 70% a 80% dos custos de uma empresa aérea são dolarizados, eles estão atrelados ao dólar. Então, a aeronave é trazida com base em contratos de dólar e uma série de outras questões. O combustível também está atrelado à variação da moeda. Tem um fator de correção ali também atrelado ao dólar e isso influi, portanto, na precificação do setor. As empresas vendem passagens para um ano de antecedência, mas, se houver um forte aumento do combustível, elas têm que absorver essa diferença e, por vezes, têm prejuízo em função dessa forte variação de passagens que elas já venderam com bastante tempo de antecedência.

Taxa de ocupação na aeronave. A gente costuma dizer, os especialistas do setor, que o assento de uma aeronave é perecível. E por que isso? A porta fecha, aquele assento apodrece. Se ele não for comercializado, se ele não for utilizado, isso é ruim para o passageiro, é ruim para a indústria, e ela não consegue repassar e ter renda com aqueles assentos ali, se a porta da aeronave fecha sem assentos disponibilizados.

Para a empresa poder aumentar essa eficiência, ter mais passageiros a bordo, ela lança mão do que se chama de gerenciamento tarifário, gerenciamento de receitas. Começa a vender com muita antecedência as passagens promocionais, para garantir ali alguma venda, alguma ocupação. Se existe ali, mesmo com seis meses de antecedência, uma forte procura, a empresa aérea vai calibrando isso. Ela não vende todos os assentos naquele valor que ela anunciou, e é o que a gente vê. Entra hoje, está um valor anunciado. Entra amanhã, o valor subiu R\$300. Entra dali a dez dias, esse valor caiu R\$200,

R\$300, mas sempre num movimento de aumento, porque muitas das passagens vão sendo comercializadas. Então, esse é um fator que explica muito essa dinâmica de diferenciação de preços de que esse mercado faz uso para poder garantir uma maior ocupação dos assentos da aeronave. E isso está atrelado muitas vezes às regras tarifárias.

Eu vi que o Senador Confúcio...

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - ... trouxe um ponto aqui que gera muita dúvida e muito debate sobre os bilhetes não reembolsáveis. Por que as empresas podem vender uma passagem que o passageiro, se desistir, se tiver que cancelar, não tem nada para sofrer, para ter um reembolso ou mesmo o direito de remarcar essa passagem? Porque essas passagens normalmente são aquelas promocionais, e o passageiro tem que garantir para a empresa que ele não vai abrir mão daquilo, e isso justifica, portanto, essa dinâmica.

Antecedência da compra e do horário do voo: vai variar o preço do voo conforme o dia da semana, a hora do dia; muitas vezes, no horário do meio-dia, em que pouca gente quer voar, são os assentos que estão mais ociosos e, portanto, os preços são menores.

E um fator que é fundamental é a questão da concorrência. Toda essa dinâmica de precificação, de diferenciação de serviços, de *unbundling*, como a gente fala, de separação de serviços para vender de forma separada, desagregada, funciona bem no mercado concorrencial.

Neste ponto aqui, Senador, eu gostaria de enfatizar que, na agência, desde a sua criação - eu estou na agência há quase 18 anos -, eu posso afirmar que existe uma diretriz de busca de concorrência.

Então, nós temos aqui uma série de iniciativas de que se lançou mão ao longo de todos esses anos para buscar atrair novos investimentos. Nós discutimos junto ao Congresso Nacional o fim da restrição ao capital estrangeiro. Isso facilitou. Não tivemos empresas novas entrando depois disso, mas eu não tenho dúvidas de que isso facilitou muito a capitalização das empresas aéreas existentes no Brasil. Este é um fator fundamental: acesso ao capital, ainda mais num setor tão desafiador, com margens de lucro tão apertadas.

Então, a busca da concorrência é uma dinâmica, é uma constante, e a agência está sempre preocupada com isso.

Aí, eu já mencionei condições contratuais, de reembolso, serviços agregados ou desagregados que o passageiro tem à disposição, sazonalidade e as promoções de que são lançadas mão.

Este é um gráfico muito importante...

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - ... também, que a gente sempre traz aqui para consideração de todos: como estávamos em 2019 e em 2022, que é o dado que a gente tinha aqui atualizado. Vejam a dispersão. Os custos das empresas aéreas: cerca de 30% dos custos em 2019 se referiam a combustíveis. Esse custo, infelizmente, em 2022, pós-pandemia, Guerra da Ucrânia e uma série de outros fatores internacionais que têm influído na precificação do petróleo, chegou a quase 41% do custo total das empresas.

Eu já vou encaminhando aqui para o fim, Senador, para não me alongar muito.

Esse gráfico também é muito importante de a gente trazer aqui. É o gráfico do endividamento das empresas. Nós temos ali a receita por assento-quilômetro comercializado, que é a linha em amarelo, e o custo por assento-quilômetro comercializado. Vejam que essas linhas andam muito próximas umas das outras. Qual é uma primeira leitura disso? Esse é um setor extremamente desafiador, margens de lucros apertadíssimas, muito apertadas. Vejam que há um descolamento ali na pandemia, infelizmente. O custo explode, a receita não acompanha, porque as pessoas deixaram de voar, mas há um deslocamento daquela linha ali que oscilava. Ali são centavos de real pagos pelos passageiros. Ficava ali na casa dos R \$0,24, por aí, em média. Notem que houve um deslocamento. Hoje os passageiros pagam em média R\$0,34, R\$0,30 para voar por quilômetro. Então, isso explica muito os atuais preços que nós temos visto aqui.

E vejam aí o endividamento geral das companhias pós-pandemia. Houve um salto gigantesco. A curva ali... Já era desafiador esse número, muitas questões explicam isso, o porquê desse endividamento. Nós, felizmente, não assistimos, como aconteceu em outros mercados mundo afora, a quebra, a descontinuidade de serviços, como aconteceu em muitos países. Na Europa, Estados Unidos, a gente sempre vê, houve um socorro dos governos, mesmo em empresas de mercado. American Airlines e Delta receberam aportes dos seus governos, e aqui, infelizmente, nós não tivemos condições de ver esse mesmo cenário. Isso explica essa curva, mas a boa notícia é que há uma melhoria nessa questão do endividamento.

É público, todos viram recentemente que a Gol teve acesso ao Chapter 11 nos Estados Unidos, um processo para renegociação das suas dívidas; a Azul também lançou mão de um processo de renegociação, contratou *experts* para fazer isso por ela; e a Latam já tinha feito isso mesmo durante o curso da pandemia. Ou seja, as empresas aéreas estão em uma situação fragilizada, mas o cenário é de melhoria, felizmente.

A pergunta que eu deixo para encerrar a minha fala, para todos que nos acompanham: como oferecer alternativas? Como melhorar a concorrência, a ampliação de oferta, com maior variedade de preços? A agência muitas vezes esteve nesta Casa, eu mesmo pessoalmente, para defender a desregulamentação de serviços, explicando a questão da desregulação, a atração das empresas ultra *low-cost*. Eu mesmo tive a oportunidade de estar com os CEOs de algumas delas, de outros mercados, que demonstraram, sim, interesse no nosso mercado, mas eles apontam: em primeiro lugar, o Brasil é um país difícil em termos concorrenciais. As empresas no Brasil são eficientes. Uma delas disse: "Eu só consigo entrar no Brasil quando eu tiver, no mínimo, dez aeronaves" - e é algo que a gente está esperando, esse grupo chegar a esse ponto para poder montar uma empresa agora, com o fim da restrição do capital estrangeiro.

Então, nós despertamos o interesse de empresas estrangeiras, mas há uma série de outras questões: custo Brasil, que é conhecido de todos; questões tributárias, que infelizmente atrapalham; mas acreditamos que essas sejam questões que, com o esforço de governo, junto desta Casa, nós tenhamos como endereçar.

Para terminar, por que as empresas estão de olho no nosso mercado? São poucos países no mundo, poucos mercados que têm o que nós temos, que são três fatores fundamentais para o desenvolvimento da aviação: território, dimensões; população; e PIB. Nós temos um PIB riquíssimo e precisamos, mais do que muitos outros países, do transporte aéreo para desenvolver.

Sempre trazemos aqui também para consideração que, dentro deste modelo, é sempre muito importante a gente ponderar o peso das escolhas públicas. Nós temos, muitas vezes - e é muito comum aqui no Brasil -, falhas de Governo, como se chama, como os economistas chamam. Às vezes, o Governo, com a mão pesada, buscando garantir algum nível de serviço ou alguma coisa tida como obrigatória para o prestador de serviço, implica em maiores custos. Então, é sempre importante a gente balancear em que medida a regulação tem que prover algum nível de restrição deste mercado e, é claro, com possíveis consequências para a precificação disso. Então, essa é uma discussão constante, e é importante trazer isso também para consideração.

Como eu disse, é uma atuação constante na busca de segurança jurídica. Esse é um ponto importante que as empresas apontam aqui. Acho que elas vão ter a oportunidade de explicar isso, o que tem impactado a questão da judicialização aqui no país. É um problema que não afeta tão somente o transporte aéreo. Sabemos que a judicialização também afeta outros mercados, regulados ou não regulados, e esse é um ponto também que tem sido bastante discutido, mas nós defendemos, portanto, que esse modelo que nós temos aqui tem seus grandes benefícios e tem também seus desafios, que precisam ser enfrentados.

E sempre buscamos atrair novas empresas. O Senador Confúcio já trouxe aqui, também, a discussão que esta Casa está promovendo no sentido de buscar a possibilidade de que empresas estrangeiras venham operar aqui dentro, o que também é uma discussão bastante importante. Temos algumas preocupações que têm que ser trazidas para a mesa, mas, como fala inicial, Senador - e obrigado pelo tempo de todos aqui, para não me alongar muito -, são essas as informações que eu gostaria de trazer, para nós nivelarmos aqui um pouco de informação, trazendo o cidadão também para o debate.

Eu fico à disposição para a fase de perguntas e debates.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito obrigado, Dr. Ricardo Bisinotto, pela sua apresentação bem didática, de fácil compreensão. Tenho certeza de que quem assistiu gostou.

Bem, vamos continuar.

Passo a palavra para a Dra. Jurema Camargo Monteiro, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear). Com a palavra, a senhora.

A SRA. JUREMA CAMARGO MONTEIRO (Para expor.) - Bom dia a todas e a todos.

Bom dia, Senador Confúcio, na pessoa de quem cumprimento os Senadores presentes.

Agradeço a oportunidade de a gente fazer esta discussão, este debate aqui, no Senado, de um setor tão importante para o desenvolvimento econômico e para o desenvolvimento social do nosso país.

Eu, assim como Catanant, trouxe uma apresentação. Vou tentar me manter no tempo. E eu acho que a apresentação e a fala da Anac foram bastante didáticas e ilustrativas do cenário que nós temos aqui no Brasil. Mas, para não me alongar,

acho que vale a pena reforçar o que foi dito aqui pelo Catanant do que aconteceu com o setor aéreo nesses primeiros 20 anos deste século, mais de 20 anos.

Nós tivemos uma verdadeira revolução no transporte de passageiros no país. O transporte de passageiros entre estados foi completamente alterado nos últimos 20 anos, e fazer isso não é simples e nos trouxe diferentes desafios ao longo desses anos. Nós começamos os anos de 2002 a 2006 com um volume de passageiros muito menor do que o que a gente tinha no final de 2019 e com uma infraestrutura que não dava capacidade para todo esse transporte.

Então, vieram situações como, por exemplo, a limitação dos aeroportos, o programa de concessões aeroportuárias, que foi muito bem conduzido e fez com que hoje a gente tivesse no país uma grande diversidade de operadores e uma requalificação plena dos nossos aeroportos, que hoje podem competir internacionalmente, pela qualidade e pela infraestrutura que oferecem. Isso nos levou, até o final dos anos 2019, a atingir um recorde de passageiros. Na sequência disso, nós fomos duramente atingidos por uma crise mundial que afetou todos nós, todos os setores econômicos, mas eu digo, sem sombra de dúvidas, que o setor aéreo foi o setor diretamente mais impactado. A nossa atividade por essência deixou de existir porque, durante meses, talvez anos, em alguns países, o comando da vida era "fique em casa, não saia de casa". Então, viajar deixou de ser algo possível para muitas pessoas durante muito tempo.

Mas é importante que a gente reconheça e identifique qual é o tamanho e o valor da aviação para a sociedade. Hoje, enquanto nós estamos aqui nesta nossa discussão, centenas de voos estão acontecendo em aeroportos de norte a sul do país e passageiros estão se deslocando. Hoje, a gente tem um volume de, aproximadamente, 2,2 mil decolagens diárias, um volume de passageiros que atingiu 112 milhões de passageiros em 2023, superando em 15% o volume de 2022, quase se aproximando do que era em 2019 - vejam que a gente está falando de um período de quase quatro anos sem nenhum crescimento no volume de passageiros, apenas recuperando aquilo que nós já tínhamos conquistado até 2019, pré-pandemia.

E, além do volume de passageiros, transportamos também carga no porão das nossas aeronaves e em aeronaves cargueiras, transportando a produção industrial de norte a sul do país e para fora dele também, o que gera uma contribuição direta na economia de algo como R\$15 bilhões no PIB diretamente das empresas aéreas, além de empregos e tributos em um setor que tem a capacidade de indução da economia. Qual é o país do mundo, Senador, que tem uma atividade de turismo consistente sem ter uma aviação robusta? Isso não existe. A aviação é um setor interligado a diferentes setores da economia, na área de serviços, na própria indústria também.

Mas não é só o aspecto econômico que interfere, é também... Obrigada. Há também de se reconhecer o aspecto social que a atividade da aviação permite e em que contribui. Nós temos hoje... Na verdade, desde 2014 todas as empresas aéreas brasileiras têm um acordo de cooperação com o Ministério da Saúde para transporte gratuito de órgãos para transplante. É um programa que nos orgulha muito. Regularmente, a gente tem renovado esse compromisso com a sociedade brasileira. De 2014 até agora, já foram quase 65 mil itens transportados, profissionais transportados que salvaram vidas no país. A gente tem muito orgulho de conduzir esse programa e renova anualmente esse compromisso com o Ministério da Saúde.

Durante os anos da covid, talvez muitos aqui não saibam, mas quase todos nós, brasileiros fora do Estado de São Paulo que tomamos uma vacina contra a covid, tomamos essa vacina graças ao transporte gratuito que as empresas aéreas fizeram de vacinas em todo o país. E, muito antes das vacinas, nós transportamos profissionais, equipamentos, com esse compromisso de não parar o país, de dar oportunidade aos profissionais que estavam trabalhando na linha de frente na área de saúde de ter esse compromisso com o país. Além disso, o transporte de alimentos e cargas, voluntários e profissionais de saúde em programas de assistência social e humanitária e de refugiados e brasileiros em situações de conflito, como a gente acabou de ver, por exemplo, no retorno de brasileiros que estavam em Israel e retornaram ao Brasil recentemente, infelizmente em função da guerra que nós estamos acompanhando.

Isso tudo demonstra o compromisso da aviação, das empresas aéreas brasileiras com o nosso país. E são empresas que têm qualidade na prestação dos seus serviços. Eu trouxe aqui dados comparativos e auditados com relação à pontualidade e à regularidade da nossa operação. Existem fatores que interferem na decolagem de um voo: fatores próprios da companhia, como, por exemplo, uma aeronave que entra em manutenção, e fatores alheios à operação da companhia, como, por exemplo, uma situação climática, um temporal ou um nevoeiro que impede a decolagem de um voo.

No entanto, independentemente dessas condições, nossos voos hoje têm pontualidade de 85%, comparados a 79% do mercado americano, ou seja, as nossas empresas são eficientes e pontuais. Da mesma forma que a regularidade de voos, aqueles voos que são programados e que decolam, eles têm indicadores semelhantes tanto no Brasil quanto nos Estados Unidos.

Há um compromisso do setor com a eficiência. Eu acho que, na apresentação da Anac, isso ficou bastante evidente também quando se fala no resultado final de um setor que é intensivo de capital e que precisa ser eficiente para gerar algum

resultado. Mas, nos últimos anos, a fotografia que nós temos para apresentar aos senhores não é de um resultado positivo. As empresas têm hoje um prejuízo acumulado como setor na ordem de R\$45 bilhões.

O recorte temporal aqui é de 2016 a 2023, ou seja, o desafio de resultados positivos era anterior à pandemia, mas ele foi agravado pelos efeitos dos anos de 2020 e 2022, principalmente por conta da pandemia. Qual é o setor, qual é a empresa que, tendo um passivo como esse, consegue manter uma linha consistente de investimentos e consegue crescer?

Muitos dos senhores que estão aqui acompanham outros setores econômicos ou são empresários e sabem do que eu estou falando. É muito difícil, hoje, sustentar o crescimento em uma operação deficitária como essa, mas as nossas empresas têm buscado fazer isso, com muita eficiência e com muita resiliência também, tendo em vista que, no pior momento da crise no mundo todo, diversos países onde a aviação é estratégica e importante reconheceram a necessidade de se aportar algum recurso para um auxílio financeiro das empresas; infelizmente, dadas as condições naquele momento, o Brasil não pôde e não fez esse gesto. Hoje, nós temos um diálogo consistente com o Governo Federal para tentar mitigar os efeitos disso.

Aqui eu trouxe alguns exemplos com dados públicos disponibilizados pelos países e pela IATA, a Associação Internacional do Transporte Aéreo, que demonstram que, por exemplo, nos Estados Unidos, foram mais de US\$75 bilhões aportados no setor aéreo, parte disso a fundo perdido e parte disso com empréstimos...

(Soa a campanha.)

A SRA. JUREMA CAMARGO MONTEIRO - ... a taxas bastante competitivas e agressivas. Assim aconteceu na França, em Portugal e na Alemanha, ou seja, mesmo em um momento muito adverso, os países conseguiram fazer esse aporte, reconhecendo a importância estratégica do setor aéreo para a manutenção da economia.

Mesmo o Brasil sendo, hoje, o sétimo mercado mundial do transporte aéreo, nós não tivemos a mesma condição aqui, e isso se traduz na realidade que nós temos hoje e na capacidade das nossas empresas em investir, ampliar a sua oferta e garantir mais voos no nosso país.

Isso se soma ao cenário que foi apresentado aqui pela Anac da composição de custos do setor. Hoje, quase 60% dos nossos custos são dolarizados e aproximadamente 40%, 36%, vinculados ao combustível da aviação. Em um país que produz 90% do combustível utilizado no país, nós ainda temos uma estrutura de preços que nos coloca em condição diferente de competição com outros países vizinhos, seja pelo sistema tributário que incide sobre o combustível, seja pelo modelo de distribuição que nós temos no combustível, ou pelo próprio modelo de precificação adotado aqui, pela estrutura de preços que a gente tem, pela estrutura de mercado que a gente tem.

E o que aconteceu só com esses dois únicos indicadores que eu destaquei, combustível e câmbio? De 2014 até 2023, o combustível teve um aumento na ordem de 115%, principalmente de 2020 em diante. Imagina que a companhia aérea fez o seu planejamento, em 2019, precificando que iria operar com um combustível de R\$1,86 e terminou o ano de 2021 a R\$ 2,86. Em 2022, ele foi a R\$4,90. Imagina o planejamento de longo prazo que uma companhia aérea precisa fazer, usando seu principal indicador de custo. O que aconteceu com esse planejamento? Da mesma forma o câmbio, que aumentou de 2019 a 2023, algo na casa dos 30%.

Como é que sobrevive um setor pressionado por custos dessa forma? Como fica o preço final do seu usuário, do seu consumidor? Vamos esquecer a aviação e vamos pensar na padaria. Se o trigo dispara desse jeito, como é que fica a situação do pãozinho no dia a dia da padaria? Não é diferente no setor aéreo. Os custos têm pressionado muito, mas, de novo, as empresas têm buscado superar isso com eficiência da sua malha, eficiência da sua tripulação, da sua estrutura operacional, para que a gente possa manter o país voando e crescendo. E a gente tem conseguido fazer isso, porque, de 2022 para 2023, nós crescemos 15% do volume de passageiros, porque o brasileiro quer voar, nós sabemos disso. Ele precisa, e muitas regiões a gente só acessa por meio aéreo; em outras situações, porque o brasileiro quer voar. E isso é muito bom, é a oportunidade que a gente tem para crescer. Mas existem fatores que têm pressionado e dificultado a retomada do setor no mundo inteiro. Não é um privilégio só do Brasil, Senador.

O primeiro e o segundo aspectos dizem respeito a uma ruptura, um estrangulamento da cadeia produtiva que aconteceu ao longo do processo da pandemia com a descontinuidade de produção de toda a cadeia aeroespacial do mundo inteiro. Muitas fábricas deixaram de produzir componentes que hoje compõem uma aeronave; a retomada foi mais lenta e pressionada por um aumento muito forte de demanda; então, as empresas têm encontrado dificuldade e atrasos na entrega de aeronaves, motores e partes para manutenção. Hoje, além da situação financeira que pressiona algumas companhias, nós temos empresas aéreas no Brasil com quase 20 aeronaves paradas, sem peça para manutenção. E sem essas aeronaves a gente não consegue crescer a malha. E sem crescer a oferta de voos fica muito difícil ser mais competitivo, porque é um setor que compete muito, disputa muito.

Somam-se a isso os custos que a gente tem no mundo inteiro, pressionados. E aqui, no caso do Brasil, com destaque muito grande, há um aspecto - que o Catanant na apresentação dele mencionou - que diz respeito ao excesso de judicialização que a gente tem notado no país, graças a uma série de fatores, que podem ser explorados depois com mais calma, mas que têm contribuído para essa pressão de custos que nós vivemos.

Mas, para encerrar, Senador, acho importante que a gente destaque que há um compromisso real das empresas em manter e, mais do que isso, crescer os seus investimentos no país, para que a gente tenha mais voos...

(Soa a campanha.)

A SRA. JUREMA CAMARGO MONTEIRO - ... mais destinos, mais passageiros sendo atendidos.

Mas qual é a solução para isso acontecer? Não existe uma bala de prata; não existe uma única medida que solucione as questões complexas desse setor. Existe uma frase que é bastante repetida: não existe solução fácil para problema difícil. O setor aéreo é um setor complexo, então não existe uma única ferramenta que possa e deva ser dirigida. Mas a coordenação de ações entre os Poderes e o setor é fundamental para que a gente tenha uma agenda produtiva e positiva.

E aí eu gostaria de citar, Senador, como exemplo, o PL que trata da cabotagem. Esse é um tema que merece uma discussão profunda, ouvindo todas as partes interessadas. Há um aspecto relacionado à segurança do país em função de a gente ter empresas estrangeiras operando aqui. Há um aspecto...

(Soa a campanha.)

A SRA. JUREMA CAMARGO MONTEIRO - ... relacionado à própria concorrência. Não existe país no mundo onde as nossas empresas brasileiras possam voar transportando passageiros de outro mercado internamente, no mercado doméstico. Se nós abirmos esta exceção no país, ainda que eu entenda as motivações do legislador, será que de fato nós vamos contribuir para a ampliação da oferta e da concorrência? Ou nós poderemos criar uma condição que, porventura, possa até desestimular empresas brasileiras a operar na mesma região? É preciso uma discussão profunda sobre isso para que a gente olhe e observe boas práticas mundiais. Esta é uma premissa que a Abear sempre tem defendido, que a gente mantenha um alinhamento de regras internacionais, porque isso faz com que a nossa aviação seja mais competitiva e possa se alinhar inclusive a outras empresas. Então olhar isso, esse arcabouço com atenção é fundamental para que a gente possa definir regras que, de fato, contribuam para o desenvolvimento do setor.

E hoje, como setor, eu traria aqui duas mensagens importantes de agendas que são fundamentais para que a gente volte a investir. Primeiro, uma agenda relacionada a crédito. E ela vem sendo discutida com o Governo brasileiro e naturalmente deve ter um processo que passe aqui pelo Parlamento, que diz respeito a uma política de incentivo setorial. O uso dos recursos do Fnac, que é o Fundo Nacional de Aviação Civil, para que, de fato, a gente incentive o crescimento, seja como um fundo garantidor ou um fundo para investimento, de fato, nas companhias aéreas. Olhem e observem que numa atividade que tem quase 90 anos no país, nós não tivemos, até hoje, um fundo com esse princípio de incentivo setorial. Então ele é fundamental e é a primeira medida.

Paralelo a isso, uma agenda, assim como vários outros setores defendem, e nós temos feito isso enfaticamente, de revisão da estrutura de custos do setor. Com o dólar, nós não vamos poder ter nenhuma ação direta, mas com o combustível, com as questões tributárias, com as questões trabalhistas, que todas essas agendas sejam discutidas de forma que nós mantenhamos e ampliemos a competitividade das nossas empresas.

Eu quero, mais uma vez, então, agradecer, Senador, pedir desculpa, porque extrapolei um pouco o tempo, mas me colocar à disposição para as perguntas e para o debate que vai seguir aqui à mesa. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito obrigado, Dra. Jurema Camargo Monteiro, que é Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas.

Eu passo a palavra, a seguir, ao Dr. Henrique Lian, Diretor-Executivo da Proteste.

Com a palavra, o senhor.

O SR. HENRIQUE LIAN (Para expor.) - Muito bom dia a todas as senhoras e senhores. Agradeço muito ao Senador Confúcio Moura pelo convite. Cumprimento os brilhantes companheiros de mesa pelo altíssimo debate. Eu aprendi muito até o momento.

A Proteste Euroconsumers-Brasil é uma organização de defesa do consumidor nascida na Europa, há 70 anos, presente no Brasil, há 20 anos, que tem como abordagem a busca da eficiência e do equilíbrio nas relações de consumo.

Eu não utilizarei PowerPoint, porque sou convicto militante do MSP, o "Movimento dos sem PowerPoint", então usarei apenas as minhas anotações.

Nós trabalhamos para que a voz do consumidor seja ouvida e considerada em discussões estruturais, como estas, Senador, que ocorrem no Congresso Nacional, no Poder Executivo, incluindo as agências regulatórias e o Conselho Monetário Nacional, no Legislativo, incluindo o Supremo Tribunal Federal, sempre pautando os nossos posicionamentos pela melhor base científica possível, seja por meio de testes comparativos, de estudos de mercado ou de análises de econometria. Enquanto infelizmente a maioria das organizações consumeristas opinam, muitas vezes, com base tão somente em ideologia, nós estudamos e analisamos para embasar os nossos posicionamentos.

Para citar apenas casos de 2023, quando a nossa intervenção, o nosso *advocacy* foram fundamentais, temos os temas como a tributação de compras *cross-border*, a manutenção da modalidade do parcelamento sem juros, a portabilidade dos vales-alimentação e refeição, além de inúmeras discussões de tarifa *antidumping* e outras formas de defesa comercial. Não somos, portanto, uma voz contra o mercado ou contra as empresas, mas sim em favor da maior simetria de informações e melhor participação dos consumidores nos processos decisórios.

No que se refere ao setor aéreo, além de orientar os nossos milhares de associados, nós também realizamos estudos sobre a satisfação do consumidor, sendo o mais recente deles envolvendo dez países, o qual entregarei à Comissão no final desses trabalhos.

Complexo intensivo em capital. O setor aéreo sofre e provoca falhas de mercado que impactam o consumidor. O clássico princípio jurídico da vulnerabilidade do consumidor, art. 4º do Código de Defesa do Consumidor, prega a necessidade de tutela estatal dos seus três Poderes em favor desse agente de mercado, um agente tão racional quanto qualquer outro, mas mais vulnerável.

Nós da Euroconsumers temos, várias vezes, contestado o valor absoluto desse princípio, pois, em numerosas modalidades de relações de consumo, o consumidor está, sim, suficientemente informado e empoderado, não podendo ser considerado um hipossuficiente. Entretanto, nas relações de consumo envolvendo transporte aéreo, como gosta de dizer o Dr. Vitor, nós somos todos vulneráveis. As assimetrias técnicas e contingenciais são tão grandes que não permitem avaliar corretamente, agir tempestivamente no momento em que os problemas acontecem, mesmo quando parecem inverossímeis os argumentos das companhias aéreas - por exemplo, quanto a atrasos e cancelamento -, eles só poderão ser contestados *a posteriori*, uma vez que os passageiros estão na total dependência da prestação de serviços da companhia aérea, não havendo, na maioria dos casos, alternativas para a conclusão da viagem. E, com isso, proliferam ações judiciais movidas por consumidores e associações e, mais recentemente, também por meio de aplicativos como AirHelp, LiberFly e diversos outros, resultando uma indústria de *law tax* que contribui para a insegurança jurídica e para o aumento dos passivos do setor.

Em um negócio com relações de consumo tão complexas, as aparências muitas vezes enganam. Há situações em que o aparente prejuízo do consumidor é, na verdade, a sua proteção, e há situações em que a aparente defesa do consumidor é, na realidade, um prejuízo para ele. Eu exemplifico. Começando com casos em que o aparente prejuízo do consumidor é, na verdade, a sua proteção: a Medida Provisória 925, de 2020, de socorro ao setor aéreo, que entrou em vigor em 18 de março daquele ano, contou com uma imediata reação contrária do chamado Sistema Nacional do Consumidor, incluindo o Ministério Público do Consumidor, os Procons e a maioria das organizações consumeristas. Nós, da Euroconsumers, fomos a única voz a defender a medida provisória naquele primeiro momento, pois, embora os consumidores tenham o direito de ter o seu dinheiro de volta - e ninguém há de negar isso -, se esse dinheiro fosse devolvido imediatamente, provavelmente teríamos a saída de, ao menos, mais uma companhia do mercado brasileiro. Assim, se o consumidor tem o direito ao seu dinheiro de volta, ele tem mais direito ainda de poder contar com companhias aéreas operando no país, ao menos com as três que ainda atuam em nível nacional, após a saída da Avianca, ou seja, a medida provisória foi benéfica aos consumidores, embora tenha, sim, falhado em estabelecer contrapartidas condizentes para o setor aéreo.

Outra situação em que o aparente prejuízo do consumidor é, na realidade, a sua proteção é, por incrível que pareça, a cobrança por bagagem. Extremamente impopular desde a sua implantação, reflete uma tendência global. Pouquíssimos países não adotaram e os que não adotaram não estão entre as melhores práticas globais. Em vigor desde 2007, contamos hoje com estudos econométricos rigorosos realizados no IDP e na FGV mostrando, pelo menos nos primeiros dois anos - pré-pandemia, portanto -, uma tendência de queda nos custos como a Anac tinha visualizado.

E, por outro lado, as situações em que a aparente defesa do consumidor é no fundo um prejuízo para ele. Difícil pensar em melhor exemplo do que a entrada da Azul na ponte aérea São Paulo-Rio, após a saída da Avianca do mercado brasileiro. Aparentemente, o consumidor ganhou, voltando a contar com três companhias aéreas operando essa que é a joia da coroa das rotas brasileiras. Porém, as regras da Anac eram claras de que os *slots* da Avianca deveriam ser divididos entre as companhias que já operavam a rota, neste caso, Latam e Gol. Então, fica a pergunta: quais companhias estrangeiras, *low cost* ou não, estarão dispostas a operar em um país que não cumpre as suas próprias regras aéreas, ficando sujeitas a

decisões judiciais? Ganha o consumidor no curto prazo e perde no médio e no longo, devido ao aumento da insegurança jurídica de se operar setor aéreo no Brasil, um país de dimensões continentais com exígua competição nesse setor.

Abordando o histórico do preço das passagens, ele já foi muito bem ilustrado, tanto pelo Dr. Ricardo quanto pela Dra. Jurema, eu trouxe alguns dados de RPKs que deixarei com a Comissão, mas não me repetirei aqui, e, de forma geral, não é difícil concluir que os preços da passagem subiram por uma combinação de fatores que incluem a pandemia alta do dólar, que dobrou nos últimos dez anos, e o aumento de preço de combustíveis.

Quanto aos combustíveis, reforçando os argumentos da Dra. Jurema, apesar de produzirmos 90% de todo o querosene de aviação consumido pelas companhias no Brasil, a política de preços é baseada no mercado internacional dolarizado. Aquilo que seria uma vantagem comparativa para o país - produzir o seu próprio combustível - não se transformou em vantagem competitiva. Acabamos pagando o mesmo preço que pagaríamos caso todo o querosene de aviação fosse importado.

Além disso, o Brasil é o único país que tributa esse combustível e após a aplicação do ICMS...

(Soa a campanha.)

O SR. HENRIQUE LIAN - ... ele custa simplesmente um terço a mais do que o mesmo combustível nos Estados Unidos. Então, obviamente, outros custos das companhias aéreas são dolarizados, o que pressiona o preço das tarifas. Todos esses fatores infraestruturais e, portanto, dignos da atenção desta Comissão, influenciam o aumento das passagens, que subiram simplesmente 47,24% de janeiro de 2023 a janeiro de 2024, atingindo o maior valor em 14 anos, segundo a própria Anac.

O que não vale, entretanto, é o tipo de raciocínio feito pelo ex-Diretor da Anac, por sinal ilustre, o Dr. Ricardo Fenelon, segundo o qual o problema é que as empresas aéreas "ainda continuam tendo prejuízo porque não podem cobrar o máximo que poderiam, porque o consumidor é sensível a preço", fecho aspas. Obviamente consumidores são sensíveis a preço e ajudam a calibrar a demanda e a oferta. Como explica a escola marginalista, os preços captam, comunicam a síntese das condições macroeconômicas, a escassez, a eficiência, a inflação, os juros e assim por diante, e permitem que os agentes participem do cálculo econômico para coordenar a estrutura geral. Preços não são estabelecidos pela quantidade de trabalho ou quantidade de materiais, ou valor dos salários, mas pela valorização do consumidor quanto à capacidade dos bens e serviços em satisfazerem as suas necessidades.

Para tudo dizer, pagar ou não o preço cobrado por produtos e serviços é a grande e insubstituível contribuição dos consumidores para a economia capitalista. Assim, gostaria de lembrar ao Dr. Ricardo, que fez aquela afirmação, que raríssimas empresas, de raríssimos setores podem cobrar o que seria o seu preço máximo, simplesmente porque a maioria dos consumidores não está disposta a desembolsar o seu máximo possível. E é dessa calibragem entre a vontade de cobrar e a disponibilidade em pagar que se constitui a essência da microeconomia.

Enfim, para concluir o rol de questões infraestruturais implicadas nas distorções do mercado brasileiro, distorções essas que são frutos, como lembrou o Dr. Ricardo, também de decisões políticas, falhas de Governo, mas também de decisões jurídicas e empresariais, gostaria de citar mais uma distorção que é o fato de uma única companhia aérea operar quase 100% dos voos de passageiros no Aeroporto de Viracopos, um dos mais importantes do país. Seja um monopólio puro, ditado pelas circunstâncias, ou um monopólio natural, baseado na relação custo-eficiência, ele constitui grave ameaça aos direitos e ao bem-estar dos consumidores, e estes esperam certamente maior ação dos reguladores. Os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência e da defesa do consumidor são conexos, e quando um é afetado, os demais também o são, como já demonstrou o ex-Ministro do Supremo Tribunal Federal Prof. Carlos Velloso.

E para finalizar com um tom um pouco mais positivo, gostaria de destacar duas oportunidades para a aviação e o setor aéreo no Brasil. A primeira delas é de se tornar, de fato, um líder na produção de combustíveis sustentáveis de aviação. Neste momento, o mundo anseia pela redução de emissões de todos os meios de transporte, e foi dada a largada da corrida pelos chamados *sustainable aviation fuels*. Essa corrida pode ser vencida pelas próprias empresas petrolíferas, que hoje produzem o querosene de aviação e que já estão produzindo misturas mais sustentáveis, ou pode ser vencida pelo Brasil, seja sob a liderança da Petrobras ou não, seja pela rota da conversão do etanol, que ainda não é competitiva, ou pela rota do hidroprocessamento de ésteres e ácidos graxos, que, no entanto, já sofre oposição pelo cultivo do óleo de palma e implicações sociais dele. Em uma indústria global que ainda engatinha, o Brasil tem uma oportunidade de se colocar como ator central, embora, como lembrava Roberto Campos, o avô, o Brasil não perde uma oportunidade de perder oportunidades.

Finalmente, o setor aéreo, Dra. Jurema, tem, no passageiro brasileiro, um interlocutor de boa vontade como poucos no mundo e obteria muito proveito se conseguisse transformar...

(Soa a campanha.)

O SR. HENRIQUE LIAN - ... clientes em consumidores. A distinção é tosca, mas infelizmente é real. O cliente é aquele que a empresa disputa e cativa. Porém, quando ocorre algum problema na relação de consumo, esse mesmo indivíduo é encaminhado aos departamentos de defesa e de atendimento ao consumidor.

Neste mundo que fala muito em ESG e ainda entrega pouco, a participação de consumidores passageiros nos processos de consulta e decisão das companhias aéreas cobriria ao menos duas dimensões do acróstico ESG, a social e a de governança, podendo eventualmente aportar ganhos adicionais à dimensão ambiental. Pesquisa da IBM com CEOs de grandes empresas mostra que os consumidores, quando devidamente engajados, contribuem mais que as universidades, mais que os departamentos de P&D e mais que as consultorias caríssimas para os processos de inovação das empresas. Em se tratando...

(Soa a campanha.)

O SR. HENRIQUE LIAN - ... de um negócio no qual o contato com o consumidor é tão próximo e visceral, só teríamos a ganhar com uma maior proximidade entre consumidores e companhias aéreas. E esse seria um diálogo no qual a Euroconsumers gostaria de se engajar voluntariamente, como facilitadora ou observadora ativa.

Muito obrigado. Desculpa extrapolar o tempo.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito bem. Vocês estão vendo aí que o assunto, o tema é complexo, não é? Não é fácil. De um lado, como consumidor, é o grito; do outro lado, as ponderações técnicas e empresariais têm suas justificativas.

Eu passo a palavra para o Dr. Vitor Hugo Do Amaral, Diretor do Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor da Secretaria Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça e Segurança Pública. Com a palavra.

O SR. VITOR HUGO DO AMARAL (Para expor.) - Senador Confúcio Moura, obrigado pelo convite. É uma grande oportunidade e uma honra representar o Ministério da Justiça, a Secretaria Nacional do Consumidor, trazendo aqui informações e dados, como todos nós já percebemos, de um setor que é extremamente complexo. Acho que é unanimidade nas nossas falas. E também me sinto agraciado com a possibilidade de para que as pessoas que nesta mesa estão, e muitas das que vejo aqui também, os encontros têm sido recorrentes. Isso mostra que o diálogo em torno do setor, da qualidade e da melhor prestação de serviço aéreo aos consumidores tem sido uma pauta presente.

Então, quando nós falamos em direito do consumidor, e esse é o recorte da minha fala, uma fala que espero aqui apresentar de forma pontual, a partir de tudo que já foi dito, nós estamos há dez dias do Dia Mundial do Consumidor. No mês de março se celebra, no dia 15 de março, o Dia Mundial do Consumidor, justamente por um discurso feito em uma Casa Legislativa, quando, em 15 de março de 1962, o Presidente John Kennedy se referia ao Congresso Americano, dizendo que precisavam ser elaboradas normas de defesa dos consumidores.

E como disse o Henrique, porque a minha fala é reiterada em dizer que somos todos vulneráveis, em 15 de março de 1962, o Presidente Kennedy disse uma frase que é a frase que conduz o movimento político, o marco político da defesa do consumidor, ao afirmar que somos todos consumidores. Quando falamos de transporte aéreo, quando falamos a quem nos acompanha, aos que aqui estão presentes, todos efetivamente são consumidores de transporte aéreo. Se ainda não voaram, como disse a Dra. Jurema, têm a pretensão de voar ou mesmo, para muitos da população brasileira, têm o sonho de voar.

E, quando falamos que somos todos consumidores, evidentemente, somos todos também vulneráveis, por uma diversidade de situações. Nós somos vulneráveis economicamente diante dos fornecedores, nós somos vulneráveis tecnicamente diante dos fornecedores. Nós temos vulnerabilidades que são psíquicas, que são cognitivas. Nós temos vulnerabilidades que são comportamentais. E nós temos hoje não a redução da nossa vulnerabilidade, mas diante de todas as tecnologias, diante de várias situações que surgem, eu acredito que nós não somos menos vulneráveis, muito pelo contrário. Nós somos mais vulneráveis, principalmente quando nós falamos também de uma vulnerabilidade que já pode ser reconhecida digital ou tecnológica. E o que isso tem a ver também com o transporte aéreo? As nossas passagens, os nossos trechos, eles são comprados, eles são adquiridos, nós tratamos, quase que na totalidade das relações de consumo com o transporte aéreo, em plataformas, em espaços digitais, em espaços virtuais.

E, quando também se fala dessa questão do discurso de 15 de março de 1962, lá o Presidente Kennedy ressaltava, e eu tenho repetido isso, quatro direitos básicos de todo e qualquer consumidor. O primeiro passava pelo direito de segurança. O segundo passava pelo direito à informação. O terceiro passava pelo direito de liberdade de escolha. E o quarto passava pelo direito de participação do consumidor nas decisões que o envolvessem. E vejo que, nas falas que me antecederam, nós estamos fazendo o mesmo discurso de 1962. Só o contexto não é o mesmo.

Quando o Presidente Kennedy falava em segurança aos consumidores, ele questionava, por exemplo, a necessidade de que todos os veículos fossem produzidos com cinto de segurança. Hoje ainda nós falamos de segurança, ainda nós falamos

de liberdade de escolha, ainda falamos de uma informação e não só uma informação, Senadores e Senadoras, mas uma informação que tem que ser clara, precisa e ostensiva.

É nesse universo que nós podemos falar de um Código de Defesa do Consumidor que tem a sua raiz... E, quando nós falamos de Código de Defesa do Consumidor, parece simplesmente um microsistema jurídico, mas não. Nós falamos de um Código de Defesa do Consumidor que é elogiado mundo afora. Nós temos no Brasil o hábito de construir excelentes normas, e o Código de Defesa do Consumidor é, sem sombra de dúvidas, uma das melhores legislações de defesa do consumidor do mundo. E não sou eu que digo isso. É apontado entre os consumeristas, é apontado entre os doutrinadores de direito do consumidor, assim como várias outras legislações nossas são apontadas como entre ou as melhores legislações do mundo.

O que nos falta, Senador, é efetividade à norma que nós criamos. E, quando falamos de direito do consumidor, a nossa vertente é constitucional. E mais do que isso, o direito do consumidor está elencado entre as garantias e direitos fundamentais, porque quis assim o legislador que, no art. 5º, inciso XXXII, estivesse escrito que é dever do Estado promover, na forma da lei, a defesa do consumidor. E Estado é Poder Executivo, Poder Legislativo e Poder Judiciário. Hoje, quando nós falamos de direito do consumidor e da violação dele, nós temos que entender que precisamos, sim, de um Estado legislativo que atualize as normas de direito do consumidor. Precisamos, sim, de um Estado executivo que execute uma política pública de defesa do consumidor. E precisamos, sim, cada vez mais, eu diria, de um Estado juiz que reconheça as violações e danos gerados aos consumidores. Quando nós falamos do setor aéreo, entre os anos de 2018 e 2023, em apenas uma das plataformas de monitoramento de atendimento a consumidores no país, que é o consumidor.gov, a Secretaria Nacional de Defesa do Consumidor registra 451.341 reclamações de consumidores, somente no setor aéreo. O ano de 2023 registra 8.555 reclamações. Então nós temos, sim, que olhar para um setor que registra números de reclamações de consumidores, um setor que também se apresenta como excelência em vários aspectos, mas que ainda precisa olhar para o seu cliente - como bem disse o Henrique aqui -, transformá-lo em um consumidor.

Quando nós falamos das bases de dados do consumidor.gov, também é importante registrar os índices de solução dados pelo setor aéreo, que têm sido crescentes. Nós temos uma média, de 2018 até 2023, que é de 75,89% das demandas registradas pelos consumidores que foram solucionadas pelas companhias aéreas na própria plataforma. Em 2023, esse índice é de 82,37%. Isso mostra que nós temos que incentivar o consumidor também a utilizar espaços administrativos de solução de controvérsias, de conflitos. Mas, quando esse espaço é disponibilizado, não só as empresas, as companhias aéreas, que são a nossa delimitação aqui, mas todos os setores, todos os fornecedores, precisam efetivamente atender esses consumidores nessas plataformas.

Hoje, quando nós falamos de judicialização - eu tenho sido muito forte no discurso em relação a isso, e é um posicionamento não meu, mas da Secretaria Nacional do Consumidor -, nós não podemos, de forma alguma, aceitar o termo que tem sido cunhado de forma, inclusive, irresponsável quando acusa o consumidor de uma litigância ou de uma judicialização predatória. Eu duvido que alguém compre uma passagem com o desejo de entrar em juízo, Senador.

(Soa a campanha.)

O SR. VITOR HUGO DO AMARAL - Se existem - e isso também já está sendo monitorado pela Senacon - aplicativos, formas de oferta - que essas ofertas, sim, de venda de litígio, são predatórias -, nós já estamos, inclusive, acompanhando, para que a gente possa não dizer que a judicialização é problema. Porque não pode o consumidor ter mais um ônus, não pode o consumidor ter mais um dano quando ele busca justamente reparar o dano que ele tenha sofrido. E se nós falamos de aumento de judicialização, é também porque as companhias aéreas, as empresas, de modo geral, não resolvem as demandas nos setores administrativos. Quando nós temos no consumidor.gov registros entre as principais reclamações dos consumidores, elas estão justamente em um não atendimento, em um atendimento demorado ou em uma não resolução ou resolução posterior ao prazo, justamente no SAC das empresas. Então nós temos que verificar que atender... Não estou dizendo que os setores não possam gerar problemas, que os setores não vão ter problemas com seus consumidores. Mas, quando o problema for gerado, quando o dano tiver potencial, nós precisamos ter espaços de solução que não cheguem ao Judiciário. Essa é uma forma de combater a judicialização, a maior atuação ou a atuação efetiva das empresas em resolver os problemas que elas geram.

Nesse sentido, a Senacon, diante dos números crescentes que nós temos no setor e registro também números crescentes de solução dos litígios na plataforma *online* - isso precisa ser dito -, nós fizemos, no final do ano passado, dezembro de 2023, uma primeira reunião preparatória para a constituição do que nós denominamos de Comitê de Qualidade do Serviço de Transporte Aéreo. Esse comitê já se reuniu três vezes e nos reunimos, inclusive, com a primeira reunião do comitê já instituído na semana passada, no dia 29. E nós tivemos, então, os primeiros encaminhamentos de um plano de trabalho, de uma pauta a ser desenvolvida. E o primeiro item é justamente... A reunião passada teve as companhias aéreas apresentando

os seus dados, as suas iniciativas, diante das informações e dados colhidos do consumidor.gov e das outras plataformas que utilizamos, Sindec e ProConsumidor, que registram reclamações de consumidores do país todo.

A próxima pauta fala da judicialização. A Senacon se coloca como parceira das companhias aéreas em investigar, sim, se existe alguma oferta por meio de aplicativos que nem advogados envolvem muitas vezes. Então, a nossa próxima ação é trabalhar junto com a OAB e verificar que nessas situações, quando se fala de judicialização predatória, essa judicialização talvez nem venha por meio de advogados. E isso nós precisamos, sim, investigar.

Outra questão que vai ser pautada é uma visita ao centro de operações das empresas aéreas e revisão de algumas das resoluções, revisão, estudo de algumas resoluções da Anac, para que a gente possa efetivamente, e aqui repetindo, trazer maior conforto, maior participação, maior segurança, maior informação, maior harmonização das relações de consumo no setor aéreo. É esse o grande norte: quando se fala de Código de Defesa do Consumidor, do art. 4º, que estabelece os princípios da política nacional das relações de consumo, que nós possamos, num diálogo efetivo, estabelecer a harmonização das relações de consumo. E não tem, Senador, harmonização que não se faça com diálogo. E para dialogar nós precisamos entender que de um lado nós temos consumidores, do outro nós temos fornecedores; consumidor e fornecedor que movem e fazem o mercado. O nosso objetivo aqui é, sim, compreender um mercado que seja efetivo na missão de compreender os direitos dos consumidores, porque nós falamos essencialmente de um grupo que é vulnerável.

Em relação aos preços das passagens, é um tema também corriqueiro na Secretaria Nacional do Consumidor, um tema que nos desafia e nós monitoramos, já tem mais de seis meses, como é feita a oferta de valores de passagens aéreas.

(Soa a campanha.)

O SR. VITOR HUGO DO AMARAL - Já vou encerrar.

Sabemos que a compra com antecedência permite um valor menor, mas também, para alguns destinos e em algumas datas, como Páscoa, Natal, festas de Natal, *Réveillon*, mesmo com antecedência, os valores não são reduzidos. Nós temos o monitoramento do Estado do Rio de Janeiro, na cidade do Rio de Janeiro de que, em vésperas de grandes *shows*, mesmo com antecedência, o valor médio das passagens aumenta quatro vezes. Então, nós precisamos identificar de que forma ocorre isso, qual é o cálculo, um cálculo claro. Como eu dizia, é direito do consumidor a informação. E ele precisa ter clareza como os preços são compostos. E não só uma informação, mas uma informação clara, precisa e ostensiva sobre esse aspecto e todos os demais aspectos que envolvam o setor.

Eu agradeço e coloco-me à disposição.

Inclusive, peço que as conclusões desta Comissão possam também ser encaminhadas pelo comitê criado na Senacon, assim como nossos relatórios também podem vir para esta Comissão e abastecer também as discussões desta Casa.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Bem, eu quero agradecer ao Dr. Vitor pela sua exposição.

Estão inscritos o Senador Esperidião Amin e o Senador Jaime Bagattoli. Vocês viram que os Senadores entram e saem devido a outros compromissos que eles têm em outras Comissões, mas, daqui a pouco, voltam; depois, saem e voltam e saem. E, assim, para poder atender a todas as demandas, com a sua presença nas respectivas Comissões que acontecem hoje.

Então, passo a palavra ao Senador Esperidião Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para interpelar.) - O senhor acaba de descrever o que vou ter que fazer. Nós também temos a nossa malha aérea aqui, para Comissão de Educação, Comissão de Assuntos Econômico, onde tenho uma relatoria. Por isso vou ser muito conciso.

Vou abordar três aspectos. O mais importante, o objeto da nossa reunião, é o consumidor, os fatos que têm ocorrido, e muitos deles não são explicáveis, cenas de aeroporto, maus-tratos ou, pelo menos, distratos. O que é pior: maus-tratos ou distratos? Maus-tratos são piores, em termos de consumidores passando dramas em aeroportos. Há a própria questão de proteção à saúde do circunstante ou do passageiro em aeroporto. Nós temos um médico em Santa Catarina, Dr. Rodrigo D'Eça Neves, que se especializou nesse assunto em função de fatos que ele presenciou e vivenciou, problemas de saúde ocorridos em aeroporto que levaram a óbito. Este é o terceiro ponto: eu gostaria que fosse solicitado, Presidente, e constasse da nossa ata quais as providências que o conjunto, mais especialmente o Ministério da Justiça, através da Secretaria, e a Anac elencam como as questões prioritárias para o consumidor. Então, eu inverti. Esse é o fundamento desta reunião.

Faço aqui dois pedidos, que eu não vou poder testemunhar. Cumprimento todos pela exposição, muito boa. Como professor que sou, cumprimento todos, de maneira muito especial à Jurema, que tem a voz muito parecida com a minha primeira

professora, que era irmã da Antonieta de Barros, a Leonor de Barros, muito serena. Cumprimento-a pela qualidade da sua exposição, assim como de todos os outros.

Uma coisa nós temos que assinalar: a dor ensina a gemer, e o consumidor melhora o serviço. Não sei se você concorda que a dor ensina a gemer. Ninguém lhe ensinou a gemer; foi a dor que ensinou. O que houve na evolução da gestão do negócio do transporte aéreo foi uma coisa impressionante. Uma das aulas mais líricas, mais agradáveis que eu conseguia ministrar na disciplina Empreendimentos e Modelos de Negociação... Quero assegurar a todos que eu tenho brevê de planador. Não sei se alguém aqui tem. O José Carlos Mello, que não sei se conhecem, foi um dos mentores, um dos participantes decisivos na criação da Gol. Ele dava uma aula sobre o que era a aviação moderna. Descrevia como foram acabando a Panair, a Real Aerovias, a PanAm etc., a Varig, que era motivo do nosso orgulho, que tinha loja na 5ª Avenida - o *glamour* que isto representava, uma loja na 5ª Avenida, em Nova York -, e o impacto do *low-cost/low-fare*. Com isso, ele se divertia. Quanto é que custava um bilhete padrão Iata? Você lembra? Aquele cheio de carbono vermelho ou azul. O departamento de contabilidade, para saber quanto é que uma companhia aérea tinha arrecadado, ficava trabalhando dias depois do voo acontecer. Isso acabou. Fechou a porta, você sabe quanto aquela etapa do voo faturou. É instantâneo. Antigamente, a Varig chegou a ter 200 funcionários no departamento de contabilidade, para apurar a receita. E aquilo até fazia mal para a saúde, porque você botava a mão no carbono. Lembra-me até o Bagattoli contando dinheiro, não é? (*Risos.*)

Coisa que ele sabe fazer há muito tempo, desde quando navegava na tribo Xokleng, de José Boiteux, em Santa Catarina, onde ele nasceu. E tem que ser assim. O Jayme Campos ensinou: "Não faz assim, não conta dinheiro". Conta para dentro. Não cisca para fora. (*Risos.*)

Então, esta evolução, o Open Skies, programa que otimiza a desburocratização do voo, é uma coisa extraordinária. Em termos de gestão, é fascinante. Eu vou parar por aqui. Quem quiser vai estudar. É fascinante! O JetBlue, o papel que isso representou no mundo, avassalador, para facilitar o acesso. Tudo isso nos remete ao consumidor.

E eu quero deixar um pedido especial. Essas estatísticas sobre pandemia e recuperação eu não entendi. O que eu sei é que o Brasil está tendo uma recuperação pós-pandemia maior do que a dos Estados Unidos, em percentual. Estou errado? Vocês têm que uniformizar a estatística, para que alemães não digam que tinham razão, que a estatística favorece muito a mentira. Nós temos que saber quanto era o movimento de 2019 - nós vimos ali, custo, receita - e como está o Brasil, em 2022, 2023, 2024, em relação a 2019.

Eu sei, porque nós temos um litígio institucional com a Anac, cujo erro é imperdoável, no caso do Aeroporto de Navegantes, que o senhor usa, para subir o Vale do Itajaí, quando vai visitar as suas origens. Mas o que nós sabemos é que vários aeroportos brasileiros, e o caso de Navegantes, que vem aqui até em função dessa demanda que nós temos, inclusive judicial, o estado tem, é um dos aeroportos que tem tido o maior crescimento, inclusive no transporte de carga com valor agregado. Só pode botar em avião carga com valor agregado. Ou é a ostra de Florianópolis. ou é coisa preciosa que não pode morrer. No caso lá, são peças com valor agregado que vêm requerendo transporte aéreo.

Então, meu pedido: que os senhores nos deem um panorama Brasil por região e mundo também por região. América Latina. Como nós estamos em relação a América Latina? Como nós estamos em relação a Estados Unidos, América do Norte e Ocidente? Finalmente: e no mundo? Eu não tenho dúvida de que a afluência no mundo hoje é o extremo Oriente, é a Ásia, que tem índices de crescimento que são invejáveis. Lá, são outras circunstâncias. Este é o meu pedido: vamos uniformizar a estatística.

E a minha prioridade é consumidor. Eu não vou poder ficar aqui para acompanhar as respostas, mas tenho uma assessoria que se vai manter e prestigiará esta reunião, em muito boa hora convocada por V. Exa. e muito bem presidida por V. Exa., prezado amigo Confúcio.

Muito obrigado.

Perdão ao Bagattoli.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - A pergunta é para todos da mesa?

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Sim, estatística é para todos. Basta um dizer algo com que todos concordam.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Jaime Bagattoli, por favor.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Vai pedir direito de resposta?

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Obrigado.

Bom dia a todos.

Quem tem dinheiro é o Jayme Campos, o xará. Acho que ele está errado.

Cumprimento o Presidente da Comissão de Infraestrutura, Senador Confúcio; a Presidente das empresas aéreas, Jurema; da Anac, o Ricardo; o Vitor, do consumidor final; e o Henrique.

Eu quero dizer, primeiramente, a quem estiver nos acompanhando que essa situação do transporte aéreo é gravíssima. Nós temos, no mundo, cinco modos de transporte: do mais barato, marítimo, fluvial, ferroviário, rodoviário e aeroviário. Então, nós temos uma situação crítica realmente nesse setor da aviação no Brasil. Eu estive com o Ricardo, da Anac - nós estivemos em Porto Velho -, e com o Desembargador Alaor. Faz uns cinco meses, a gente esteve conversando, justamente no Estado de Rondônia, sobre judicialização para ver qual seria o mecanismo mais fácil para não ter tantas ações na Justiça. Sabemos também das dificuldades que as empresas têm. Agora, nós sabemos que existem certos fatores em que as empresas realmente, Jurema, são culpadas desses atrasos, do que acontece, como o Senador Amin falou aqui, do tratamento que é dado dentro dos aeroportos. Então, o meu pensamento é que, quando há esses problemas que são causados pela empresa, por falta de funcionário, por falta de gestão, as empresas têm que arcar, sim, com o prejuízo para o consumidor. Agora, eu preciso saber, nós precisamos saber, o povo brasileiro precisa saber o que o Congresso Nacional tem que fazer efetivamente para que melhore essa gestão, o que o Congresso Nacional tem que fazer para nós nos adequarmos às empresas aéreas do mundo inteiro, porque o que eu estou vendo aqui é a dificuldade que nós temos de atrair novas empresas do exterior. Se nós temos dificuldade para atrair e não temos novas empresas querendo chegar, Ricardo, nós temos que ver onde é que nós estamos errando.

Sobre essa questão que se fala da mala, isso já era para ter sido resolvido há muito tempo, isso não é quesito para chegar ao Judiciário. Nesse negócio de uma mala, ninguém vai perder, nenhum político vai ficar de mal com o consumidor por essa situação. Essa situação da mala é uma negociação que tem que haver entre o passageiro e entre a empresa aérea. Não precisa muita coisa para querer colocar tantas regras, tantas regras na iniciativa privada.

Olhe só o que nós temos hoje. Por exemplo, o Senador Confúcio Moura sabe. Há 40 anos, Senador Confúcio, você pegava um avião da Vasp em Vilhena, quando Vilhena tinha 25 mil pessoas; há 40 anos, você ia de avião a Porto Velho e voltava a Vilhena num jato da Vasp, tinha três, quatro voos de Porto Velho para Manaus. A partir de abril, não tem mais nenhum. Então, nós não entendemos o que está acontecendo com a aviação aérea no Brasil.

Olhe, eu sou empresário, sou do agronegócio, mas entendo também do transporte, sou transportador no Brasil. Nós começamos lá atrás com um caminhãozinho no toco, de um eixo só, não é isso, Jayme Campos?

E um eixo só, e chegamos a nove eixos. Porque o único país do mundo que tem um caminhão nove eixos - o único país do mundo -, porque não temos trem, porque não temos infraestrutura neste país.

Essa questão da viação aérea: outro dia eu fui pra São Paulo e, no dia lá, eu ia a Aparecida do Norte; quando chegamos perto de São Paulo, no Aeroporto de Congonhas, uma aeronave atravessou a pista, deu um congestionamento para o Brasil inteiro. Nesse caso, a empresa não é culpada. Não há questão de judicialização neste caso, porque a empresa não foi culpada neste caso. Aí eu concordo.

Aquele dia causou um transtorno para o Brasil inteiro de todos os voos que iriam descer em Congonhas. Alguns desceram em Guarulhos, outros em Campinas, eu fui parar lá no Aeroporto Santos Dumont.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. *Fora do microfone.*) - Santa Catarina?

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Não, lá no Rio de Janeiro...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. *Fora do microfone.*) - No Rio?

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - É. No Galeão.

Então, quando há problemas que não são da companhia, concordo plenamente que não pode haver judicialização. Agora, quando há cancelamentos de voos por parte da empresa, por parte de eficácia da empresa, de ela não ter funcionário, qualquer problema que acontecer, ela tem que arcar, sim...

(Soa a campanha.)

Outra coisa com que me surpreendi aqui, Senador Confúcio, foi colocado bem pela Jurema. Por esse endividamento que essas três empresas têm, eu digo aos senhores, elas não têm saída mesmo. Não têm. Vão ter que achar algum mecanismo para isso, ou se muda de outras empresas, não têm mecanismo para isso. É fácil qualquer cidadão fazer uma conta: uma

aeronave dessas de 180, 190 passageiros custa próximo de US\$100 milhões. Só o financeiro disso aí, se tivesse juro a mercado internacional hoje a 8%, só o juro do dinheiro, só o juro do dinheiro dá US\$8 milhões por ano. Isso significa quase R\$100 mil convertidos por dia, nos 365 dias. Eu sou empresário, eu sei fazer cálculo.

Outra coisa, uma aeronave dessa, no máximo - não tenho os dados -, ela teria que ser muito bem eficiente para voar 12 horas por dia, nos 365 dias, mas não voa as 12 horas por dia. Então, gente, a conta é matemática, a conta é clara.

Outra coisa em que nós estamos esbarrando e ninguém quer resolver o problema, e o Congresso Nacional também não quer resolver. O que nós batemos não é só a questão aérea. É toda a questão de geração de emprego e renda neste país. É a questão tributária.

Quando vocês falam do querosene, que está dando hoje 40%, 42%, está chegando a isso, qualquer setor de transporte neste país, quando ultrapassar 35%, começa a ser inviável em qualquer situação. O Jayme Campos está aqui, ele é empresário e sabe disso. Isso não é diferente no setor do transporte rodoviário. Transporte rodoviário, Confúcio, um nove eixos desse está consumindo 50% a 55% do valor do combustível e se tornou totalmente inviável também.

Então, nós temos que ter responsabilidade. Nós, no Congresso Nacional, eu quero deixar essa pergunta para a Anac. Temos que nos debruçar, nós precisamos ver o que nós precisamos fazer, realmente, para atrair novas empresas para o Brasil.

E, para resumir as minhas palavras, eu quero dizer o seguinte. Esteve, no meu gabinete, a Azul, esteve a Gol e esteve a Latam. Eu ouvi uma - não vou citar o nome da empresa - que tinha quatro, cinco, aeronaves no chão. Ela não tem recurso para consertar, porque eram consertos graves, IDC de turbina, problemas que eram com custo mais alto, Senador Confúcio Moura. Eles não têm o recurso para consertar a aeronave. Olhe a que ponto nós chegamos no nosso país!

Da forma que foi apresentado esse relatório aqui, eu vou dizer para vocês certinho o que vai acontecer. Vocês já ouviram falar em reunião que marca outra reunião para outra data? Eu fui Presidente de uma empresa, de um grupo, não grande, mas grupo de porte médio. Eu nunca costumei fazer uma reunião para marcar outra reunião. Quanto à maioria das coisas que acontecem no Brasil, é isto que eu penso: daqui quatro, cinco meses, nós não podemos estar aqui, Senador Confúcio, para discutir a mesma situação.

Nós precisamos ter uma resposta da Anac. Nós precisamos ter uma resposta das empresas aéreas. Nós precisamos ter uma resposta do consumidor, porque o que está acontecendo - só para finalizar, Senador Confúcio -, no nosso Estado de Rondônia, é que está difícil para nós sairmos do estado. Difícil para nós sairmos do estado. E a nossa preocupação... Olha, o que aumentou no Norte do Brasil de compra de aeronaves de pequeno porte é assim uma coisa inexplicável, porque as pessoas estão tendo que comprar aeronave; ou fazer consórcio, com três, quatro pessoas, ou duas, três empresas, ou mesmo individualmente. Porque nós estamos chegando a um ponto em que não temos mais condição de sair do estado. Vilhena, Cacoal, Ji-Paraná, dois voos por semana que a Azul faz, dois voos por semana... Então, quer dizer, esses aviões...

Uma coisa que eu tenho, sou muito curioso, e todo voo em que eu embarco, depois de meia hora, eu vou contar os bancos vazios. Faço isso - eu faço isso. E, às vezes, eu me pergunto, quando eu estou dentro de uma aeronave daquela e eu encontro numa aeronave daquela 40, 50 bancos vazios. Eu pergunto para mim: por que não foi colocado no sistema para vender essas passagens? Não, não, assim, não vou dizer pelo mesmo valor que um cidadão comprou com 40, 50 dias atrás. Mas por que não cobra mais 10%, 15%? Eu vi isso no caso de Vilhena. Aí quer cobrar três vezes mais o valor, e o banco vai vazio. Eu devia ser empresário de uma empresa dessa, para ver se eu não teria adotado um sistema desse. Tem que adotar um sistema, faltando aí duas horas, colocar essas passagens disponíveis, diminuir o valor. Vamos lotar de passagem, vamos lotar isso.

Você chega aos Estados Unidos e em qualquer lugar do mundo, se você perder uma aeronave de uma empresa lá, você embarca na outra, sem ter nenhum custo. Aqui no Brasil, se perder um voo - se perdeu pela AZUL e tem que comprar na Gol -, você já vai pagar duas, três vezes mais para ir para o mesmo local.

Então, tem tanta coisa que nós precisamos fazer. A informática veio para ajudar a sociedade. Igual disse o Senador Amin, a Vasp tinha 200, 300 pessoas para contar, para ver o valor que tinha dado no final do dia, no final da viagem.

Então, meus amigos, vamos procurar, nós temos uma situação caótica na Região Norte. Na Amazônia Legal, nós temos 57% do território nacional. Nós precisamos arrumar um mecanismo para que esse povo da Amazônia seja atendido, da Amazônia Legal seja atendido, porque nós temos lá em torno de 35 milhões, próximo de 35 milhões, de pessoas que pertencem à Amazônia Legal e nós precisamos ter um tratamento diferenciado. Se for para diminuir os impostos dos combustíveis, nós temos que chegar a um denominador, para que nós tenhamos uma vida mais digna, porque, na Amazônia, tudo lá é com muita dificuldade, e o nosso Senador Confúcio Moura sabe disso.

Meu muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Então, é o seguinte, como as perguntas dos dois Senadores foram perguntas muito ampliadas, e o Senador Amin fez perguntas para todos, a gente vai fazer o seguinte: se algum se predispõe a respondê-lo, se os outros concordarem, essa resposta serve para todos; se não, cada um pode pedir um apartezinho e complementar.

Da mesma forma, o Senador Jaime Bagattoli também fez uma explanação mais longa, mais dissertativa sobre os comparativos entre vários tipos de transportes.

A Anac se direcionou à pergunta, não é? Se algum outro palestrante aqui desejar complementar, pode assim ser feito.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Pois não.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Pela ordem.) - Só para ser bem... Pela celeridade da nossa audiência aqui, quero saudar e cumprimentar aqui os nossos convidados. Mas é só para dizer também modéstia opinião. Eu não participei do início aqui, porque eu cheguei um pouco tarde, não sei quais foram as observações, as opiniões e os relatos feitos pelos senhores aqui que representam não só a Anac, como também o próprio setor aeroviário do Brasil.

Agora, o que o nosso amigo Senador Jaime Bagattoli falou aqui é pura realidade. É com muita tristeza, como brasileiro, como cidadão - tenho seis mandatos - e ex-Prefeito da minha cidade, que digo que há o Aeroporto Internacional de Várzea Grande, e, entretanto, ele tem só título de Aeroporto Internacional de Vargem Grande: lamentavelmente, até hoje, não temos nada de internacional, por falta do mínimo de estrutura, sobretudo, de órgãos do Governo Federal, que têm atribuições, a Anvisa, a Receita Federal; que dê certo, para que, de fato, aquele seja um aeroporto internacional.

Agora, as passagens do Brasil - todo mundo sabe aqui e você, Jurema, que representa as empresas aéreas do Brasil - são as passagens mais caras do mundo, que se praticam no planeta. Caríssimas. Caríssimas e, sobretudo, o Bagattoli disse uma coisa muito clara.

Presidente, aqui ao nosso Diretor da Anac: o Mato Grosso tinha voos, com certeza, em número bastante suficiente. De lá para cá, foi reduzido. Para você ter uma noção, o senhor que é o Presidente da Anac aqui, o Mato Grosso não tem um voo à tarde mais. Você tem que pegar o voo da manhã, ou você vai daqui para Cuiabá às 20h, ou às 10h30 da noite, ou seja, às 22h30. Eu acho um absurdo isso aí. Um estado que hoje... Indiscutivelmente, se você fizer a questão de passageiros que usam o Aeroporto de Várzea Grande e outros aeroportos, sobretudo também de Sinop, que hoje já tem cinco voos para Sinop, que é uma cidade onde o agronegócio é muito forte, tem gente com poder aquisitivo, que voa muito para os grandes centros do país, eu fico envergonhado.

Nós tínhamos antigamente lá a Avianca, o senhor lembra muito bem, os mais velhos aqui lembram; os mais novos talvez, mas lembram, viu? Tínhamos a Avianca, TAM, Gol, Azul, até a Passaredo fazia antigamente lá no Cuiabá. Hoje, nós estamos reféns da TAM, da Gol e da Azul - ponto com ponto br. E com poucos voos, poucos voos. Para você ter uma noção, o cidadão lá tem que levantar às 3h da manhã para pegar o voo 4h20 para vir embora para Brasília, ou o próximo voo será às 5h30 da manhã. De lá para cá, não tem mais nenhum voo, é bom que se esclareça. De lá para cá, não tem nenhum voo. Como, gente? Um estado com a população de 3,7 milhões, talvez um dos estados... Talvez V. Exa. tenha conhecimento, como presidente da Anac: você sabe que o Aeroporto de Cuiabá, Várzea Grande, minha cidade, é um dos que tem mais pousos e decolagens do Brasil, na ordem de proporção, sobretudo de população. Se o senhor aplicar a média, é um dos primeiros colocados no *ranking* nacional.

Agora, essa queixa de que o setor está falido, quebrado, por isso talvez a diminuição. Alguém me disse lá no aeroporto, fui indagado: "Senador, o senhor tem que lutar por nós, tem que ter mais voo aqui, não é possível, é inconcebível. As empresas alegam que têm que andar cheias". Todas as vezes - porque eu venho no meu avião, e eventualmente é que eu venho -, vem abarrotado, mas lotado, não tem uma cadeira vazia quase, nenhuma cadeira vazia. Onde está esse erro de que as empresas estão inviabilizadas, estão quebradas, a maioria absoluta? Vi a Gol pedindo recuperação judicial, R\$20 bilhões. Lá atrás, faliu também a Avianca, não sei por qual motivo.

É um serviço, é um setor, o setor aéreo brasileiro, que é lucrativo, não tem como ser tão assim que dá tanto prejuízo que chega a um volume de R\$20 bilhões - é o que nós conhecemos, é o que se pediu recuperação, e não sei se, lá na frente, vai aparecer mais. O que nós vamos fazer? Qual é a saída? Se nós temos que usar o fundo nosso aí nacional, não é isso? Porque temos hoje algo parecido em torno de R\$30 bilhões, é o que nós temos nesse fundo. Em último caso, se depender de lei para aprovar, vamos aprovar para destinar parte desse dinheiro, Senador Jaime, que nós temos no Fundo Nacional. Vamos destinar R\$5 bilhões, R\$10 bilhões.

Agora, não podemos continuar com um serviço de quinta categoria. Tenho pena de ver gente de Cuiabá lá, em que todo dia atrasa um: "Não tem, não pode, não sei o que mais, e aí, daqui, só de tarde que vai ter, ou de manhã que vai ter outro voo". O cara fica lá, alguns que vêm vindo até de outros estados.

O cara de Rondônia você sabe o que faz lá: o transbordo em Cuiabá. Muita gente do horário que tinha à tarde aquele voo, que não tem mais agora, ele parava para fazer transbordo, para vir... Fica parado lá, vai ter que embarcar no outro dia 5h30 da manhã, ou 4h30.

Como é que faz, gente? Quem vai pagar essa conta para o cidadão? Quem paga? E não paga nada. Fica à mercê, muito mal atendido. Eu acho que - a título de sugestão, Jurema, você que é representante - tem que treinar o pessoal melhor, qualificar, porque é muito ruim. Eu fico envergonhado como cidadão brasileiro, mas conheço alguns países: aqui é ruim o tratamento, péssimo, Presidente.

Não sei o que a Anac pode fazer, se não pode fazer alguma coisa, mas nós tínhamos que melhorar... Não é? Tanto é que tem os aeroportos que estão melhorando. O de Cuiabá, particularmente, melhorou sobremaneira. Vamos dar aqui elogios à concessionária do setor lá, que explora lá. Vai inaugurar agora a cidade de Sinop. *A posteriori*, vai inaugurar também em Alta Floresta, que está melhorando, eu estive lá pessoalmente. Em Rondonópolis, o Senador Wellington está aqui e é testemunha, estão fazendo investimentos conforme - não é? - ali está pactuado dentro daquela concessão. Entretanto, com o que eu fico muito estupefocado, e que pontuou muito bem o Senador Jaime, é essa disparidade de preço de passagem. Tem dia que você paga uma passagem, Jurema, três paus e oitocentos, ou seja, R\$3.800 de Cuiabá até aqui, a Brasília; R\$3.800, uma hora e quinze de voo. Tem que ter um motivo forte. Um argumento muito forte.

Qual é o motivo? "Ah, é porque você comprou às 3h a passagem, 4h..." Precisa largar disso aí. Nós temos que ter uma ponderada, um preço médio... O caso de vocês é não sei o quê... É um estupro, é um estupro do cidadão que depende do voo de Cuiabá até aqui pagar R\$3.800! Eu já paguei R\$3.840. Guardei até o número na minha cabeça. Falei: "Meu Deus, estou sendo arrombado, assaltado, em plena luz do dia e não tem para quem eu gritar *help*, socorro...". É isso aí. E o povo nos cobra. A sociedade, de uma maneira geral, cobra: "Qual providência, o que vocês, como Senadores da República, podem fazer?". Nós estamos engessados nesse caso, particularmente.

Então, concluindo só aqui. Eu espero que a Anac, V. Exas. que representam a Anac aqui, tenha essa responsabilidade. Nós temos o Ministério da Aviação Civil, etc. Hoje, alguns até lá estão muito bem intencionados. Algo tem que ser feito. Vamos nos sentar a uma mesa e buscar uma solução. Agora eu não posso também permitir, do jeito que está, as empresas afundando. Afundando por quê? Qual o motivo? Vamos abrir essa contabilidade também, a caixa-preta, nós temos que ver. Muitas vezes, aqui, a empresa diz que está falindo, entretanto algumas pessoas sendo beneficiadas de forma indireta. É uma coisa, Senador Confúcio, que não é bem assim. Eu sou empresário também. Não é bem assim. Tem que abrir a caixa-preta.

Eu vi, poucos dias atrás, o filho de um ex-dono da companhia aérea - não interessa eu me referir, ou não, aqui - dizer que ele está montando uma companhia também paralela, com aviões, etc., etc. Eu falei: "Meu Deus, por isso é que está sendo cobrada cara a passagem e dizendo que a empresa está negativa aqui". Mas um dos cotistas, acionistas, será que... Está bem, não é? É aquela velha história, ficam os podres para você e o bom fica para mim, como acontece em várias recuperações judiciais neste país, que virou uma indústria de malandros, com todo respeito. Tem muitos que são malandros, que tiram o bom e fica o ruim - recuperação judicial.

Então, nós temos que rever também, Jurema, tudo isso aí - tudo isso aí.

A cada dia que passa, vem empobrecendo a questão do transporte aeroviário aqui no Brasil, sobretudo nessas grandes empresas. Tem que se abrir, já aprovamos aqui no Congresso Nacional - V. Exa. é testemunha - a abertura da possibilidade de outras empresas virem também aqui fazer o transporte do Brasil. Por que não? Por que não? Temos que abrir essa possibilidade. Mas se forma, para não dizer máfia, um cartel daquele, cartelzão brabo: quem está dentro não sai, quem está fora não entra. Aí não vai, nunca iremos ser um país de primeiro mundo, lamentavelmente.

Essa observação, como cidadão, que ouço todo os dias o sentimento da população do meu estado. Isso aí é geral. Como deve ser no seu estado, Senador Confúcio, do povo rondoniense, como é do carioca, como é do paulista, etc., etc. Só essa observação. E, se por acaso, uma das soluções fosse aportar parte do fundo, com certeza, se tivermos que fazer uma lei, vamos fazer, mas sob uma fiscalização severa, severa, para que de fato possamos resgatar o transporte aéreo lá da década de 1980 e "tatareco". Em 1985, até 1990, 1991, se explorava a Vasp que, lá atrás, para a população era melhor. Mesmo assim, não tinha a Vasp... Era uma companhia do Estado de São Paulo e operava com melhor qualidade do que atualmente nós operamos, em pleno século XXI. Muito obrigado e espero que daqui saia alguma solução. Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Vou aproveitar que só está faltando o Senador Wellington... Aqui todos os palestrantes devem ter anotado os questionamentos que cabem a cada um. O Senador Wellington faz o fechamento, e depois a gente faz, em bloco, as respostas, embora eu tenha aqui, olhem aqui... Está tão interessante a nossa audiência pública, muito interessante...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. *Fora do microfone.*) - O Brasil inteiro está sintonizado aí...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - E eu não se eu vou dar conta de fazer... Olhem o tanto de pergunta que veio dos internautas. Muita coisa. E tem mais outras perguntas aqui que me chegaram, mas nós vamos ter a cautela para não passar do horário e os senhores também não se cansarem muito com as respostas, não é?

Então, Senador Wellington Fagundes... O Senador Wellington é um dos autores - são sete Senadores que requereram esta audiência pública, e o Senador Wellington é um deles.

Com a palavra, V. Exa.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - Meu caro, querido, competente, Senador Confúcio Moura...

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Pela ordem.) - Pela ordem, Presidente. Eu vou ter que me retirar. Depois a minha equipe fica aí para as respostas da Anac.

Desculpe-me aí, Wellington.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO. *Fora do microfone.*) - Perfeito...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - Cumprimento aqui também meu amigo, companheiro, Senador Jayme Campos, meu orientador espiritual e financeiro da campanha. (*Risos.*)

Então, eu quero aqui agradecer a presença de todos e eu vou cumprimentá-los, na pessoa da Jurema, que é a Presidente da Abear - mas, claro, todos aqui, a nossa Anac, todos os representantes.

Eu vou tentar ser rápido também, Presidente, mas quero fazer aqui algumas considerações. E eu falo também na condição de Senador, mas como Presidente da Frenlogi (Frente Parlamentar de Logística e Infraestrutura). Claro, hoje todos nós sabemos que o custo Brasil está muito elevado em função da nossa logística, não é? As cargas transportadas hoje no Brasil, infelizmente... Pela logística ainda deficiente, aumenta muito esse custo, para a gente importar e exportar os insumos.

Também somos ainda incipientes na área de cabotagem e outras áreas; ferrovia, que precisa ampliar bastante; em ferrovia de passageiros, nem se fala, praticamente, no Brasil. Aliás, estou estudando, inclusive, também, Sr. Presidente, para que a gente possa, agora que estamos tendo um avanço da Ferronorte, de Rondonópolis a Cuiabá, para que a gente possa transformar esse trecho de Rondonópolis a Cuiabá, também em transporte de passageiros. Tenho conversado muito com a Deputada Janaina Riva - é a única mulher lá na Assembleia Legislativa - para a gente discutir essa alternativa também.

Mas é sabido que, no setor aeroviário também, temos muita, ainda, deficiência na infraestrutura; aeroportos que precisam ser melhorados para atender melhor o consumidor; os aeroportos regionais, principalmente, para aviação regional, que praticamente ainda é muito, mas muito deficiente, pequenos ainda. Então, precisaria de um investimento, uma grande parceria do Governo Federal com os governos estaduais, para a gente efetivamente fazer com que a nossa aviação regional possa existir.

Eu quero aqui também colocar que, pelo levantamento feito, nós tivemos o preço das passagens aéreas, agora, no maior valor da nossa história - a própria Anac tem colocado isso -, e a piora também. As passagens aéreas foram o item de maior peso no IPCA de outubro a novembro, com alta acumulada das passagens aéreas, em 2023, de 35,24%. É claro que aí temos a questão que mais incide, que é o preço dos combustíveis. Eu vou aqui ler, porque é um material preparado pela assessoria, que é importante.

Quero dizer que é sabido que o maior custo das empresas aéreas é com combustível. Discute-se muito a questão do oligopólio das empresas aéreas, mas pouco se discute o monopólio da produção e da distribuição de combustível de aviação no Brasil. Talvez o grande motivo por trás desses preços - dos preços, não é - seja exatamente a alta dos combustíveis. Os combustíveis alternativos, principalmente, que todos nós buscamos, que são os menos poluentes, ainda estão longe de ser uma realidade, devido ao baixo investimento e, principalmente, à falta de incentivo fiscal.

Eu tenho algumas perguntas aqui.

Houve qualquer ação do Governo Federal em reduzir o monopólio sobre o combustível de aviação no Brasil, nos últimos...? - agora, principalmente, com essa alta abrupta.

Como realizar uma transição energética para combustíveis mais limpos e baratos, se não há incentivo por parte do Governo Federal e as empresas aéreas não têm margem para investirem em inovação? Isso é uma afirmativa que eu estou fazendo, mas se houver um contraponto também é importante que se saiba.

As empresas passaram por dificuldades durante a pandemia e ainda não se recuperaram dos prejuízos, tendo a Gol, por exemplo, pedido recuperação judicial nos Estados Unidos, não é? E isso é importante dizer, porque uma empresa aérea brasileira concorre também com as empresas internacionais, e, quanto mais concorresse, seria mais saudável. Agora, é importante dizer: uma empresa que está nos Estados Unidos ou em outro país tem investimento em dólar, e nós aqui temos que investir em real.

É importante também ser relatado aqui que o trabalhador da empresa aérea brasileira, que está aqui no Brasil, tem uma situação trabalhista brasileira. Nós estamos discutindo agora, por exemplo, a desoneração da folha de pagamento de 17 setores, e o Governo quer aumentar, o Governo quer aumentar o imposto, quer tirar os incentivos. E foi sabido, é provado que, com essa definição, uma política do Governo do Presidente Bolsonaro, o emprego nesses setores que foram desonerados aumentou muito. Então, se nós tivermos a desoneração, com certeza teremos desemprego e impacto também em todos os setores - e setor aéreo, com certeza.

E aí eu continuo. O setor de turismo, como um todo... Sobre o recebimento de apoio, o que eu já disse aqui, na época do Perse, mas o atual Governo tenta, então, encerrá-lo... O prometido programa Voa, Brasil, que previa as passagens a R\$ 200, nunca saiu do discurso.

E a pergunta é: como a ausência de um plano de retomada do Governo Federal associado a uma tentativa de retirada dos incentivos de retirada dos incentivos à recuperação prejudica as empresas, principalmente, também, claro, as empresas de passageiros?

Louvo aqui, então, a tentativa de diversos Congressistas de abrir o mercado brasileiro de aviação para a cabotagem, o que permitiria a empresas estrangeiras operarem voos domésticos. Mas, se essas empresas operarem em rotas não atendidas, podem cobrar valores ainda muito altos? Por outro lado, se operarem em rotas atendidas por empresas brasileiras, podem gerar uma competição injusta e, inclusive, acabar com as companhias nacionais. E a pergunta é: como garantir que os preços cobrados por empresas estrangeiras, em rotas nacionais e não atendidas por empresas brasileiras, não sejam exorbitantes, típicos de um mercado de monopólio? E como garantir que essas empresas concorram em pé de igualdade com as empresas nacionais nas rotas compartilhadas?

E ainda, Sr. Presidente, de acordo com a Anac, o preço médio das passagens aéreas registrou queda de 3,9% em 2023, em comparação com o ano anterior - quero saber se essa afirmativa está correta, isso aqui é da assessoria. Sabemos, no entanto, que a tarifa média ainda é alta para a população brasileira. Quando se trata de voos regionais, os preços são ainda mais elevados, em razão da pouca oferta de voos e, principalmente, da falta de concorrência. Pergunto aos convidados: dentro de suas competências e atribuições, quais são as medidas que estão sendo tomadas para aumentar o número de voos e a criação de novas rotas, especialmente no interior do Brasil - Rondônia, Mato Grosso, centro do Brasil?

Segundo, a judicialização do setor aéreo cria um ambiente mais desafiador para as companhias aéreas, aumentando seus custos operacionais e legais. Esses custos adicionais, muitas vezes, são refletidos no preço das passagens, para compensar as despesas relacionadas a litígios, compensação e conformidade com regulamentações mais rigorosas. Indago aqui à representação da Secretaria Nacional do Consumidor, do Ministério da Justiça, se concorda com essa afirmação e de que forma a secretaria, juntamente com a Anac, pode contribuir para reduzir esses litígios - coisa que a gente não vê no exterior.

Gente, eu estou falando aqui... Por isso que eu disse na condição de Senador, mas também como Presidente da Frente Parlamentar de Logística. O nosso compromisso aqui é exatamente ser o mediador entre o Governo e a sociedade, porque é muito fácil a gente acusar, mas nós temos que saber onde está o problema, porque nós temos que defender, acima de tudo, o consumidor. O consumidor quer ser bem atendido, com aeroporto adequado, com preço das passagens adequado, com atendimento adequado, mas também as empresas têm que ter condições de sobreviver. Por isso, eu acho que é importante colocar todos os lados.

Existe, por parte da Abear alguma demanda de natureza regulatória considerada fundamental para a diminuição do preço de passagens, que a Anac não tenha implementado? Em caso positivo, quais são essas demandas e quais os principais motivos para que as sugestões não sejam acatadas?

E ainda concluo, Sr. Presidente... O que vocês sugerem que esta Comissão possa fazer efetivamente para viabilizar o nosso transporte aéreo? E aí pode ser também considerada a questão de cargas, a competição internacional, nacional, e, claro, o transporte regional, que também é fundamental que a gente aqui aborde.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Assim nós encerramos as perguntas dos Senadores, e eu estou aqui pensando como é que eu faço para que os senhores possam responder, cada um já responder em bloco a todos. Vocês anotaram, mais ou menos, os assuntos que têm que responder? E vamos marcar um tempo, acho que seis a sete minutos para cada um, porque são muitas perguntas.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Presidente, Presidente...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É isso aí... Apelo do Senador Jayme Campos aqui.

Eu não sei se eu perdi, Sr. Presidente, mas V. Exa. leu as perguntas do e-Cidadania?

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Ainda não. Vou deixar para o final.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É porque... Não sei... Como nós estamos aqui, eu acho que a atenção com quem está nos assistindo é muito importante.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - É importante.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Eu sugiro que V. Exa. possa ler logo. Até a gente aguarda um pouquinho, porque o cidadão está lá...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Então, eu vou fazer as perguntas.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Ele vive as angústias maiores também, não é?

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito. Está muito prestigiada a nossa audiência, e eu vou fazer perguntinhas.

A resposta ao e-Cidadania é mais uma distinção a eles, para as suas dúvidas. Não tem aquelas perguntas com profundidade, mas são os anseios, as angústias das pessoas. Então, as respostas, eu vou...

A Dra. Jurema é a primeira aqui. Responda para Pedro, lá do Estado de Goiás: "Como reduzir os preços das passagens [...] [diante da] maior carga tributária sobre combustíveis do mundo?" Responda em um minuto. *(Risos.)*

A SRA. JUREMA CAMARGO MONTEIRO (Para expor.) - Em um minuto, vou sintetizar.

O setor tem hoje uma carga tributária ostensiva. A gente tem, por exemplo, sobre o combustível de aviação, sobre o QAV, a incidência de ICMS; e o Brasil é um dos únicos países do mundo - se não o único - que tem esse tributo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - É o único?

A SRA. JUREMA CAMARGO MONTEIRO - É o único do mundo que tem esse tributo. A gente acompanhou e contribuiu muito com a discussão da reforma tributária - uma matéria que a gente sabe que é fundamental para o país. O Senado trouxe para o texto a igualdade de tratamento para todos os modais de transporte, mas, na volta para a Câmara, o setor aéreo, por exemplo, foi retirado desse artigo, o que vai nos levar a uma discussão ainda mais qualificada, durante a lei complementar, para que a gente possa equilibrar as regras, de forma que a gente não tenha um custo maior.

A gente está falando aqui - eu ouvi de todos os Senadores e é uma preocupação contínua, inclusive das empresas - que o preço é caro. Mas como ele pode ficar diferente se a gente está tributando mais caro ainda, não é? No futuro...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

A SRA. JUREMA CAMARGO MONTEIRO - ... a gente mexer e aumentar a carga tributária?

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito. Muito obrigado.

Essa aqui vai para a Anac. Geraldo, lá de Roraima: "Porque os voos [...] da Região Norte [...] [têm preços tão altos] mesmo dentro da região?", entre, por exemplo, Roraima-Belém; Roraima-Boa Vista; Manaus... O Geraldo tem essa dúvida. O senhor pode responder também em um minuto?

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT (Para expor.) - Muito bem. Se eu puder passar também para Jurema responder, preço é com ela. (*Risos.*)

Mas, tecnicamente, existe um indicador que mede o quanto cada passageiro paga por quilômetro voado. Nas rotas para o Norte e mesmo no Norte - os Senadores que são lá da região sabem das distâncias -, não há muita alternativa, não há aeroportos alternados. Então, o avião, às vezes, com o voo de destino... Vamos supor, se Porto Velho fecha, ele tem que alternar para Manaus, dependendo do número de passageiros, da carga a bordo e tudo mais. Então, são questões técnicas que o passageiro não enxerga e que porventura influenciam.

É claro também que não posso deixar de mencionar o aspecto concorrência. Os Senadores aqui colocaram também que o número de pessoas, de empresas, quer dizer, que oferecem serviços é menor. Existe uma demanda ali, e essa demanda é pressionada em função da menor oferta de assentos.

Aí também esse fator sobre por que há menos, enfim, por que o mercado do Norte por vezes se mostra menos interessante ou mais desafiador deixo para a Jurema endereçar.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

Então, Geraldo, está aí a resposta do Dr. Ricardo para você.

O Fábio é de Mato Grosso, e essa resposta vai para o Henrique. O Fábio pergunta o seguinte: "Por que não facilitar a abertura de mais concessões para as empresas aéreas atuarem, permitindo mais concorrência entre elas?"

O SR. HENRIQUE LIAN (Para expor.) - Perfeito. O Fábio está adivinhando pensamentos.

A grande palavra síntese que eu anotei para uma eventual fala final de um minuto é concorrência. Eu acho que consegui citar algumas vezes durante a minha fala problemas concorrenciais que levam ao problema da prestação de serviço. E, ao falar em concorrência, a gente fala do preço do querosene, que é controlado de forma monopolista, a gente fala da não oferta de voos para determinadas regiões, como o Senador Jaime evidenciou, e assim por diante.

Mas eu volto à minha pergunta retórica do meio da minha exposição: quais são as companhias aéreas estrangeiras, *low cost* ou não, que estão dispostas a atuar num ambiente extremamente judicializado, com custos altos, com tributos altíssimos? E aí, respondendo ao Senador Wellington, isto é atribuição de o Congresso Nacional rever, a questão tributária do querosene de aeronave, a isenção de ICMS do querosene de aeronave; e, em última instância, o país, que acaba não aplicando a sua própria regra aérea quando *slots* são judicializados, como foi o caso da saída do mercado da Avianca.

Então, o Fábio tem toda razão: o conceito é concorrência.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - A do Jorge, de Tocantins, é para o Vitor: "As milhas são benefícios que o cliente possui; contudo, a venda de milhas é ilegal. É possível legalizar essa prática a fim de fomentar as empresas?"

O SR. VITOR HUGO DO AMARAL (Para expor.) - Bom, a questão das milhas é um tema bastante sensível. Uma das maiores crises no setor de turismo que nós tivemos na história do país se deu justamente em função dessa prática. E já existe projeto de lei tramitando neste sentido de legalização e vamos falar de regulação das milhas, que começou como um instrumento de benefício aos consumidores concedido não só pelas companhias aéreas, mas tem diversas modalidades de aquisição de milhas que viraram, ao longo do tempo, a moeda para pagar e comprar várias coisas, entre elas passagens aéreas. Hoje, nós temos uma discussão bastante profunda sobre o tema: a quem pertence, como se regula e qual é a disponibilidade das milhas, uma vez que ela é do consumidor? Essa discussão já é presente, e a regulação, o debate sobre a legalização também.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Para o senhor de novo, Dr. Vitor, é o seguinte: o extravio de bagagens. Talvez seja o extravio de bagagens um dos maiores motivos de judicialização também. Além disso, quando roubam as malas, mesmo monitoradas, a avaliação e o pagamento do produto que fica dentro da mala são defasados, e o consumidor não concorda com ele. Aí é outro motivo de judicialização. Como o senhor pode orientar essa resposta?

O SR. VITOR HUGO DO AMARAL (Para expor.) - O extravio de bagagens ocupa a posição de sétimo lugar nas reclamações do consumidor.gov. Então é um posicionamento interessante, mas nós temos várias outras demandas que antecedem o extravio de bagagem.

Hoje nós temos resoluções da Anac que estabelecem valores para restituições de bagagem, salvo se o consumidor, no momento em que foi despachada a bagagem, fez a declaração que tem ali um item de valor.

Essas questões são pontuadas a partir da minha fala inicial, que é a questão da informação. Nós precisamos ter clareza sobre quais são os direitos e também quais são os deveres dos consumidores e das companhias aéreas.

Antes de qualquer coisa, nós estamos falando aqui de uma relação jurídica de consumo, um negócio jurídico. Toda vez que se fala de relação, se relaciona aí sempre na contramão de um direito um dever, e vice-versa. E, ao se estabelecer essa relação jurídica no setor aéreo ou em qualquer outra forma contratual, nós temos direitos atribuídos aos consumidores, deveres atribuídos aos consumidores, assim como direitos e deveres atribuídos às companhias aéreas.

E essa questão da informação é um princípio que clareia tanto o consumidor, é um dever das empresas que acaba também, em certa medida, beneficiando as empresas quando elas prestam uma informação que é clara, precisa e ostensiva.

Então, num setor de extravio de bagagem e também quando se fala, Senador, da questão de judicialização, é sim um dos pontos de maior judicialização, porque nós falamos ali da perda de... Por exemplo, nós temos relato de consumidor que, no extravio da bagagem, perdeu uma pasta que continha todos os exames de um tratamento médico que vem sendo feito há um longo tempo, uma pessoa que estava indo aos Estados Unidos fazer um tratamento e levava todo o seu histórico de exames.

Tem situações que precisam ser ponderadas, e, quando nós falamos de dano e vulnerabilidade do consumidor, nós não podemos generalizar que esse dano é um dano mínimo. Nós temos que analisar caso a caso, e isto é hoje, sem sombra de dúvida, o maior desafio na seara da defesa do consumidor: identificar danos e verificar, Senador, que esses danos precisam ser reparados não só na seara judicial, mas as empresas precisam encarar individualmente os danos gerados.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

Eu quero agradecer ao Reginaldo, de São Paulo, pela pergunta que ele faz sobre questão tributária, e a senhora já respondeu há pouca hora o motivo da análise das leis complementares que estão tramitando.

Gustavo, de Santa Catarina, também. Creio que a sua resposta, Gustavo, já foi feita aqui pelo Dr. Vitor há pouca hora.

O Conrado, do Rio de Janeiro, fala também dos voos regionais. Creio que já foi respondida a sua pergunta, Conrado.

Sabrina, de Roraima, muito obrigado pela sua pergunta sobre os preços absurdos das passagens no Norte. O senhor acabou de responder há pouco.

A do Augusto, do Rio Grande do Sul, também é sobre a questão do custo das passagens aéreas.

O Valdemagno fala do programa de milhagem, a mesma pergunta já respondida.

E o Gabriel, do Amazonas, também, sobre voos regionais.

Praticamente todas as perguntas aqui... Deivid, de Alagoas, muito obrigado pela sua participação; Maria do Amparo e Daniela, de São Paulo, muito agradecido por vocês estarem antenadas aí na nossa audiência aqui.

Então, agora vamos às respostas das perguntas dos Senadores. Como são muitas, eu vou na ordem aqui.

A Dra. Jurema tem um voo daqui a pouco, e eu vou pedir para ela ser a primeira a responder, porque ela já faz em bloco a resposta a todos os Senadores naquilo que lhe couber, logicamente deixando um espacinho para que todos possam responder os seus pedacinhos de perguntas, não é?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - Sr. Presidente, segundo o Senador Jayme Campos... Senador Presidente, segundo o Senador Jayme Campos, quem ficou aqui tem que ter prioridade.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Pois é, tem razão.

A senhora está com a palavra.

A SRA. JUREMA CAMARGO MONTEIRO (Para expor.) - Senador, obrigada. Eu peço desculpas e lamento. Não consegui outro voo, então eu tenho que sair de fato daqui nesse horário.

Mas, atendendo a essa priorização, Senador Wellington - obrigada pelas suas considerações, que trazem quase uma tese sobre o setor -, eu vou tentar ser sintética aqui e resumir algumas ponderações.

Primeiro, em relação à política de aviação regional que o senhor comentou...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem.) - Sr. Presidente, eu gostaria de sugerir também aos convidados alguns assuntos. Embora pelo tempo eles não sejam permitidos aqui, seria importante que vocês os mandassem para a Comissão ou até individualmente para o Parlamentar. Claro, não vai dar tempo de responder a todos. Seria importante, porque vocês conhecem a realidade em que às vezes a gente não está no dia a dia, e para nos subsidiar, inclusive, em como a gente pode trabalhar aqui.

A SRA. JUREMA CAMARGO MONTEIRO (Para expor.) - Obrigada, perfeitamente.

A gente faz chegar aos gabinetes as informações mais completas, e eu vou tentar em cinco minutos resumir aqui as anotações que eu fiz, mas acho que o senhor traz um ponto muito importante na sua fala sobre a política de aviação regional. Sem dúvida alguma, ela é uma oportunidade para o desenvolvimento e a integração do país.

Nós temos estudado esse mercado e essas políticas em outros países, para que a gente possa subsidiar essa discussão junto com o Governo, para além dos investimentos em aeroportos, porque, sem dúvida alguma, eles são fundamentais; sem essa infraestrutura não existe operação, mas não é só isso que garante uma política de aviação regional consistente.

A gente viu exemplos na Índia, os próprios Estados Unidos com políticas associadas a questões sociais e de desenvolvimento do país que criaram mecanismos - ou de subvenção, ou de subsídio, ou de incentivos tributários - que justifiquem e inviabilizem operações que inicialmente podem ser deficitárias. Um voo numa nova base que não se sustente inicialmente tem esse suporte governamental até que ele ganhe equilíbrio financeiro e possa ser mantido exclusivamente pela companhia. Então, nós estamos à disposição para trabalhar isso, porque é uma agenda importante.

O senhor trouxe um aspecto que eu acho que é fundamental explorar do potencial - e acho que aqui, na fala do Dr. Henrique, ele fez uma exposição sobre isso - que nós temos no Brasil para liderar o processo de transição energética e a transição do atual combustível fóssil para o combustível sustentável.

O setor aéreo, embora seja responsável por só 2% das emissões de gases de efeito estufa na atmosfera, liderou uma discussão há mais de 20 anos sobre esse processo e tem conduzido... Existe um tratado internacional que se chama Corsia, do qual o Brasil é signatário, e, a partir de 2027, nós temos que prestar contas das nossas emissões e da redução de emissões. A Anac monitora isso no Brasil, e as empresas têm feito vários esforços de curto, médio e longo prazo para que a gente possa cumprir as nossas metas.

O principal desafio hoje é dar segurança jurídica para o desenvolvimento desse novo combustível que nós chamamos de SAF, e o Brasil tem imenso potencial.

Um estudo da RSB aqui no Brasil mostrou que nós temos condições de gerar, só com a matéria-prima aqui do país, mais de 9 bilhões de litros desse novo combustível, que é suficiente para abastecer toda a frota doméstica e gerar ativo para exportação. Então, é uma oportunidade intensa que a gente tem.

O senhor falou também sobre as questões da agenda, não é? E acho que o Senador Jayme também colocou isso - os dois Senadores (Jayme e Jaime) colocaram isso. O Governo Federal tem dialogado muito intensamente com o setor. É preciso reconhecer o trabalho e o empenho do Ministro Silvio Costa, que tem conversado com todas as empresas e com as entidades para identificar quais são os gargalos para uma agenda de crescimento.

Essa agenda está resumida em duas grandes iniciativas: a primeira delas é uma política de incentivo e geração de crédito. As empresas precisam ter estabilidade financeira para retomar a capacidade de elas fazerem investimentos no país. E isso passa por uma medida legislativa que é a aprovação do projeto relacionado ao uso do Fnac como fundo garantidor ou outra medida identificada pelo Ministério da Fazenda, que está nesta discussão agora. Então, é importante nós concentrarmos esforços nisso.

E o segundo braço é o de redução de custo: o custo do combustível, a discussão da regulamentação, as leis complementares da reforma tributária e outras medidas.

O senhor perguntou também se há algo que a Anac possa fazer. A Anac cumpre rigorosamente todos os processos de consulta e contribuição em toda revisão regulatória, e agora neste momento, por exemplo, ela está revisando um regulamento que trata da fadiga dos tripulantes. É um tema super sensível, extremamente técnico, que precisa ser muito bem ponderado e subsidiado com dados das empresas, dos tripulantes, para uma decisão que não traga nenhum custo além dos que nós temos hoje em dia, para preservar a saúde da tripulação, acima de tudo, garantindo segurança, que é um princípio de que o setor não abre mão, mas equilibrando isso também com um ambiente de custo que nos mantenha competitivos.

Acho que, das anotações que eu fiz, tem uma questão que o Senador Esperidião trouxe que é uma unificação dos dados. Eu acho que é importante a gente fazer chegar - e eu me comprometo aqui publicamente a fazer chegar ao gabinete do Senador - dados detalhados sobre o que tem acontecido com o setor no volume de passageiros, nos itens de composição

de custo e da tarifa, para que ele tenha acesso ao memorial desses últimos 10, 15, 20 anos que o Brasil tem de dados consistentes apurados e de forma muito transparente disponibilizados pela Anac, para poder, então, fazer essa avaliação eventualmente com comparativos, como ele pediu, do Brasil com o mundo.

Acho que, das colocações que foram feitas, eu enfatizo aqui de fato qual é a agenda prioritária do setor neste momento. É fundamental que nós tenhamos uma união de forças para vencer os dois temas que estão postos de forma mais urgente neste momento - a estruturação de uma linha de crédito para as empresas e a redução de custos -, para que a gente possa somar esforços em uma agenda que faça o país crescer, Senador.

Eu reforço aqui o interesse maior das nossas empresas brasileiras de permanecer operando no país, de permanecer investindo no país e crescendo; trazer mais destinos que hoje não são operados; viabilizar o transporte aéreo para um brasileiro que nunca voou.

Nós ainda temos um número de viagens *per capita* muito baixo. O Brasil hoje tem algo como 0,5 viagem por habitante no país; o Chile tem 1,10; e nos Estados Unidos esse número chega a 2,6 viagens aéreas por ano por habitante. A gente não consegue encontrar motivo para que a gente não tenha uma agenda que viabilize o transporte para que a gente possa crescer. Para encerrar - eu até já passei em um minuto do meu ponto -, o senhor falou em uma das perguntas da audiência sobre por que a gente não consegue trazer mais empresas, e o Dr. Henrique colocou... Vale lembrar que, em 2018, esta Casa votou uma medida provisória de ampliação do capital estrangeiro nas empresárias aéreas. Ele tinha uma restrição de 20% e foi ampliado até 100%. Nós pela Abear e nossas associadas apoiamos essa medida, porque, sim, o aumento de concorrência é saudável, as nossas empresas concorrem muito hoje em dia, e o país tem que criar condições e segurança jurídica para que novas empresas estejam presentes e a gente possa dinamizar o setor aqui no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito obrigado. Está dispensada para sua viagem! Muito obrigado pela sua participação.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Está bem. Fique bem à vontade. A senhora está liberada.

Eu passo a palavra para o Ricardo para ele responder aos questionamentos que lhe foram dirigidos.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT (Para expor.) - Obrigado, Senador. Vou tentar ser bastante sucinto.

Eu anotei aqui as principais perguntas que eu acho que são mais relevantes aqui para o nosso debate.

Quais providências que a Senacon e a Anac elencam como prioritárias? Victor Hugo mencionou, foi criado um comitê no âmbito da Senacon para a gente discutir como melhorar a qualidade de serviço. Eu acho que essa é uma excelente iniciativa.

Dentro da agência, os principais temas relativos à proteção do consumidor e atendimento ao bem-estar do consumidor - o Senador bem colocou as questões de saúde, inclusive, que estão na nossa pauta como prioritárias - são: acessibilidade para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, a agência está se preparando para revisão da Resolução 280, que trata desse assunto; iniciativas de redução de assimetria de informação, e aí contamos com a participação ativa do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor e com iniciativas para educação do consumo.

Muito se disse aqui, e o Victor Hugo coloca a questão da hipossuficiência e a falta de entendimento e conhecimento do consumidor para dinâmica do transporte aéreo, o que ele está adquirindo quando ele compra aquela tarifa *light*... Eu vejo até que o Senador tinha uma pergunta sobre o assunto: "Tarifa *light* não reembolsável, não remarcável. Qual é o benefício que isso tem?". O consumidor tem que entender essa dinâmica e fazer a escolha correta, porque, muitas vezes, esse é um ponto muito comum de a gente ver. O serviço é tido como ruim por conta das empresas aéreas que vão tirando ali e oferecendo um produto cada vez mais seco, só o direito de ir de um lugar para o outro, não pode marcar assento, não tem alimentação. Enfim, uma série de questões. Se tiver que imprimir o cartão de embarque... A *low cost* acho que faz isto: se o senhor chega ao aeroporto sem o cartão de embarque, ela cobra US\$10 para imprimir o cartão, porque isso tem custos, tem a pessoa que tem que atender... Então, o consumidor precisa fazer uma escolha bem informada para conseguir fazer o melhor uso desses mecanismos.

Essa aproximação de Senacon e do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor - a Proteste também está aqui conosco - é fundamental nesse sentido.

Um outro ponto que eu mencionaria, para fechar essa pergunta, seria a questão de mecanismos alternativos para resolução de conflitos. Vitor Hugo mencionou aqui o consumidor.gov.br. É uma excelente iniciativa do Governo Federal, Dra. Juliana Pereira estava à frente da Senacon, à época, e teve essa ideia.

A agência reguladora Anac foi o primeiro órgão de governo que aderiu a 100% da plataforma do consumidor.gov.br, direcionando todos os passageiros com problemas, de forma que esses dados são públicos para todo mundo, o Sistema Nacional de Defesa do Consumidor.

Essa plataforma é gerida pela Senacon. Nós temos grande interação com a Senacon na gestão dessa plataforma e esses dados são públicos, podem ser enxergados. A Anac utiliza aquilo para dimensionar e direcionar as suas ações de fiscalização e punitivas contra eventuais distorções que existem na prática - e abusivas eventualmente contra consumidores.

Passando de forma muito rápida e bem resumida, peço desculpas, passo para a pergunta seguinte do Senador Bagattoli, que fez uma série de considerações muito importantes aqui. Ele deixa a seguinte pergunta que me parece relevante, dentre outros pontos que ele trouxe, é claro, "o que pode ser feito para atrair novas empresas?" Eu acho que, de forma resumida, é a melhoria de ambiente de negócios. Aqui entram uma série de questões, questões tributárias, segurança jurídica, há discussão - interessantíssimas as ponderações do representante da Proteste - sobre a questão de combustíveis.

De fato, essa é uma discussão que não é feita muito comumente. A concorrência *upstream*, não só a questão da precificação que a Jurema traz aqui, do mecanismo de paridade do preço de importação, mas também da importação, da importação direta por empresa aérea. Empresa aérea consegue fazer? Em que condições? Nas mesmas condições em que a Petrobras importa combustível?

Eu não tenho essas respostas, mas me parecem perguntas relevantes, porque a gente precisa de fato aumentar, trazer a concorrência também, para isso que é o principal item de custo, como nós vimos na formação dos preços das passagens aéreas. Então, em resumo, para essa pergunta relevante, eu diria que a concorrência tende a resolver uma série de fatores que foram levantados aqui: má qualidade de serviço, mal atendimento e má capacitação.

É a concorrência entre as próprias incumbências que estão hoje no mercado, e a ameaça, inclusive, de entrarem outras empresas com novos modelos de negócio. É a melhor solução, claro que há outras, mas é a melhor solução para endereçar uma série de questões aqui de todos os participantes.

Senador Jayme Campos coloca um ponto que acho importante trazer para a discussão. "Será que não existem informações maquiadas? As empresas operariam mesmo tendo prejuízo?" Jurema talvez pudesse também... mas ela está de saída. Essas empresas são listadas em bolsas de valores, seguem regras de governança, são auditadas pela agência, por auditorias próprias. Então, não me parece factível, seria muito arriscado que elas falseassem esses tipos de dados. Seria, inclusive, uma coisa tida, eventualmente, como crime à concorrência e a todas as regras de governança que seguem as empresas listadas em bolsa.

A agência tem um acompanhamento dessas empresas, esse acompanhamento é divulgado, é público. Para quem quiser, está no nosso *site* sobre os dados das empresas aéreas.

Por fim, para endereçar essa pergunta do Senador. Esse mercado é aberto, é contestável - essa é a beleza do negócio. Quem quiser, tivemos eventos recentes, a agência tem um olhar todo especial. Uma empresa nova que queira aparecer, a gente destaca uma equipe, deixa todo mudo a postos para fazer a fase de certificação em menor tempo possível, claro, asseguradas todas as regulações de segurança, que são muito pesadas.

Nós tivemos a Itapemirim, que entrou em prazo recorde. Em 6 meses, a empresa iniciou a constituição, terminou e já estava voando. Infelizmente, tinha toda uma estrutura ali que não estava preparada efetivamente para seguir.

É uma prova de que esse mercado é contestável. Ela entrou em um momento, inclusive, da distribuição da questão dos *slots* que o Henrique da Proteste traz.

Infelizmente, no caso da Avianca, a empresa não conseguiu ser vendida, seria bom para os trabalhadores e para os consumidores que alguma outra empresa conseguisse assumir a operação da Avianca. Esses *slots*, segundo a nossa regra, voltam para o *pool*. A gente distribui esses *slots* para as empresas que estão aí. Quem está aí para receber esses *slots*? As empresas que já estavam no aeroporto.

A Anac, inclusive, reformou essa regulação dos *slots* e agora nós limitamos. Congonhas, em especial, não pode ter acima de um percentual, trinta e poucos por cento são o limite máximo de *slots* que uma empresa pode receber, ou seja, se alguma delas abrir mão hoje dos *slots* - ela pode vender -, mas se acontecer um caso semelhante da Avianca, esses *slots*, por regra da agência, têm que ser redistribuídos para uma nova empresa, uma empresa entrante.

Isso já constitui, no nosso ponto de vista, um excelente mecanismo, um incentivo para novas empresas virem para cá, inclusive com a possibilidade de receberem *slots*, seja por situação de quebra ou por má performance. Nós estamos monitorando dia a dia, as empresas aéreas sabem muito bem disso. Existem métricas muito apertadas de regularidade e

de pontualidade. Se a empresa não performar, ela perde os *slots* e a gente redistribui. Então, de forma muito resumida, é isso. Desculpa se estou me alongando...

Por último, para não deixar sem resposta, o Senador Wellington Fagundes pergunta sobre a questão de metodologia, de queda de preços, houve de fato queda de 3,9 em relação ao ano anterior. Isso aconteceu de fato no ano de 2023, a média do ano inteiro contra o ano de 2022. Houve inclusive uma discussão pública sobre uma diferença com o número do IBGE. É uma oportunidade, é um ponto sobre o qual poderíamos fazer até uma nova audiência para discutir e esclarecer esse ponto para a opinião pública, pois são coletas diferentes.

O IBGE coleta a passagem anunciada. A empresa aérea coloca para viajar daqui a 15 dias, em uma sexta-feira. Ele coleta um dado, até onde eu sei, é importante ouvir o IBGE de novo, não sei se atualizaram... Eles pegam um perfil tarifário com tarifa de bagagem, eles não pegam aquela tarifa mais barata e tudo o mais, e fazem aquela coleta para estimar a inflação.

O que a Anac faz é diferente. Nós pegamos todas as passagens vendidas no Brasil, as empresas são obrigadas a mandar, nós auditamos esses dados, fiscalizamos, vamos até a empresa, pedimos o bilhete para comprovar se aquele valor está consentâneo ou não. Uma auditoria muito pesada nos dados. Inclusive, nós somos auditados pelo próprio TCU, que já esteve lá dentro da agência para analisar isso. Tiramos boa nota, inclusive, com relação a esse aspecto.

Então, são essas as questões. Eu vou inclusive encaminhá-las ao Senador por escrito. Ele deixa no ar as perguntas: quais medidas são adotadas para atrair novos voos e rotas? Quais mudanças regulatórias? Carga? Carga é um mercado a ser desenvolvido no Brasil. Carga lá fora, carga da barriga da aeronave... Ela carrega passageiros em cima e carga em baixo. Por óbvio, a carga de porão ajuda também a financiar, a subsidiar e, eventualmente, com valores menores para os passageiros. Caso esse mercado venha a florescer, a se desenvolver a ponto também de...

Excelente saber que o Senador Wellington Fagundes está na Comissão do assunto. Eu vou procurá-lo para debater essa questão. Desculpe-me por ter me alongado demais, Senador, mas eu acho que são informações relevantes.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Então, agora eu passo a palavra para o Dr. Henrique, para respostas às perguntas que lhe foram dirigidas.

O SR. HENRIQUE LIAN (Para expor.) - Muito obrigado, Senador. Primeiro é uma felicidade participar de um debate de tão alto nível, com uma mesa tão preparada. Como representante de uma organização consumerista, reconheço que, apesar de muitos problemas que temos, a Anac é uma agência reguladora de referência, assim como a Anatel também, e também temos problemas em telefonia, porque somos um mercado um pouco problemático em algumas questões.

Eu fiz um resumo quase que respondendo à provocação do Senador Wellington e várias coisas não são comigo, simplesmente deixo apontadas. Se a gente fosse fazer encaminhamentos para uma próxima reunião, para um tratamento a ser dado pelo Congresso Nacional.... Há questões claras de financiamento do setor que competem ao Congresso Nacional, acesso ao Fnac ou não. Há questões tributárias que competem muito ao Congresso Nacional. A questão da tributação do querosene de aviação é grave, mas mais grave ainda é não cuidarmos da transição energética do biocombustível.

O querosene de aviação não é caro no Brasil por falta de petróleo. Nós respondemos por 90% da produção que consumimos. É caro por uma questão tributária e monopolista. Não devemos, Congresso Nacional, deixar que o biocombustível incorra nos mesmos vícios que temos hoje no querosene de aviação: que ele caia na mão de monopólios e que seja supertributado. Temos questões jurídicas e concordo plenamente com o Vitor, existem canais ótimos de mediação extrajudicial que têm que ser acessados pelos consumidores, sim, e são, e que têm que ser respondidos prontamente pelas empresas aéreas para que não se acumulem mais processos judiciais.

Mas existe uma questão subjetiva, que foi o final da minha longa fala inicial, que é o estreitamento da relação entre consumidores e empresas aéreas. Existem empresas que fazem isso bem e empresas que fazem isso mal. A Apple é uma empresa que faz isso bem. Os consumidores ficam bravos porque não vem mais o carregador, porque a política de preços não é clara, mas eles são defensores da marca. Eles não vão contra a marca. Existe uma comunidade Apple que, por razões, se formou no mundo. As companhias aéreas brasileiras ainda não formaram a sua rede de consumidores. Eu tenho impressão de que, se investissem uma fração do que investem em *influencers* - dos mais vários níveis, artistas pop, esportistas, *incluencers* de esportes, isso e aquilo -, ou em mídias tradicionais, ou em mídias sociais, no investimento, no fomento da relação direta com o consumidor, os resultados seriam melhores.

Finalmente, a questão de preço, o setor aéreo é um dos mais digitalizados do mundo. Quem determina o preço do que você vai pagar não é uma pessoa, é um algoritmo. Se o Senador Jayme conta 40 assentos vazios em uma aeronave de 180, não é por falta de demanda, é por uma coisa muito boa: 40 passageiros que queriam viajar se recusaram a pagar aquele preço. Uma coisa muito ruim, aquele algoritmo, naquele momento, por falta de concorrência, provavelmente, priorizou uma taxa de urgência para um que pagou, em detrimento de 40 passagens mais baratas para um número maior de passageiros que gostariam de viajar.

Enfim, essas são as minhas considerações. Muito obrigado pelo convite.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Por fim, Dr. Vitor, para as respostas.

O SR. VITOR HUGO DO AMARAL (Para expor.) - Acho que boa parte das perguntas e demandas feitas foram atendidas pelos meus colegas de mesa, até porque são questões bem técnicas.

Ainda me cabe responder, entre as questões que vieram, a ideia da judicialização, como reduzi-la ou o que tem sido feito, quais são as medidas.

Como também já foi ressaltado, a iniciativa do comitê para discutir a qualidade do transporte no setor aéreo, de iniciativa da Senacon, por conta do Ministério da Justiça, nós temos aqui uma primeira reunião que aconteceu na semana passada e nós temos mais, a partir de então, 60 dias para debater temas, apresentar soluções e apresentar encaminhamentos. Então, a medida já foi tomada, não só pela constituição desse comitê, mas também pelo monitoramento constante que é dado por conta das nossas plataformas.

E, quando se fala de judicialização, nós temos o registro do ano de 2023, como mencionei aqui, de 87.555 consumidores que reclamaram do setor aéreo, mas nós temos 82% dessas demandas resolvidas de forma satisfatória na plataforma. Então, instrumentos também para evitar a judicialização já existem. Nós precisamos encampar, sim, uma ideia maior de consumidores que procurem esses sistemas e de empresas que atendam a tempo e a contento esses consumidores.

Então uma questão que veio também, por fim, é a que envolvia a empresa GOL e o seu pedido de reestruturação financeira protocolado nos Estados Unidos. No momento que nós tivemos acesso a essa notícia, a Senacon notificou a empresa, pedindo informações e esclarecimentos dessa recuperação, dessa reestruturação financeira nos Estados Unidos, se ela abalava de alguma forma o desempenho, o desenvolvimento dos serviços no Brasil e se atingiria, de alguma forma, os consumidores. E as respostas que nós temos é que a reestruturação financeira da GOL nos Estados Unidos não traz qualquer prejuízo aos consumidores brasileiros.

Seria isso.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Quero agradecer a todos os internautas e a participação intensa dos telespectadores em nossa audiência pública.

Eu creio que foi aqui uma excelente aula para todos nós, leigos no assunto. Eu tenho certeza de que mesmo os internautas que eu não consegui responder ficaram satisfeitos com as respostas desses nobres especialistas que aqui vieram atender ao nosso convite.

Quero agradecer aos Senadores requerentes dessa audiência pública. Eu sei que saímos daqui mais enriquecidos.

E, antes de encerrar os nossos trabalhos, submeto à deliberação do Plenário a dispensa e a leitura da presente ata dessa reunião.

Os Senadores, mesmo os ausentes, que estão à distância, que concordam com a aprovação da ata, não se manifestem. *(Pausa.)*

Como não houve manifestação, a ata está aprovada.

Nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a presente e reunião.

Muito obrigado a todos.

(Iniciada às 9 horas e 09 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 55 minutos.)