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

REUNIÃO
05/09/2024 - 35ª - Comissão de Meio Ambiente

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, declaro aberta a 35ª Reunião da Comissão de Meio Ambiente da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 5 de setembro de 2024.

Aprovação da ata. *(Pausa.)*

Objetivos e diretrizes desta reunião.

A presente reunião destina-se à instrução do PL 13, de 2022, que "dispõe sobre o transporte aéreo de animais de estimação em voos domésticos"; do PL 1.903, de 2024, que "altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar critérios para o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional"; do PL 1.510, de 2024, que "estabelece critérios para o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional"; e do PL 1.474, de 2024, que "estabelece condições e critérios mínimos para o manejo de animais domésticos por empresas de transporte coletivo de passageiros nos modais aéreo, terrestre e aquaviário, e dá outras providências".

A audiência ocorre em atenção ao Requerimento 40, de 2024, da CMA, de minha autoria, Senadora Margareth Buzetti, de modo a subsidiar a construção do melhor relatório possível.

Convido a tomar lugar à mesa: Sr. Adriano Miranda, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); Sr. Fábio Rogério Carvalho, Presidente da ABR - Aeroportos do Brasil; Sr. Marcelo Pedroso, Diretor da Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata) no Brasil; Sra. Karla Andrea Rodrigues dos Santos, Coordenadora-Geral do Departamento de Investimentos da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos. Participam, por videoconferência, Sr. Emmanuel Gomes da Silva, Analista do Departamento de Investimentos da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos; Sr. João Fantazzini, tutor do cão Joca - ou pai, não é, João? -, morto em abril de 2024, após falha em transportes aéreos; Sra. Luisa Mell, Presidente do Instituto Luisa Mell de Proteção Animal.

Antes de passar a palavra aos nossos convidados, comunico que esta reunião será interativa, ao vivo, e aberta à participação dos interessados, por meio do Portal e-Cidadania, na internet, no endereço senado.leg.br/ecidadania, ou pelo telefone 0800 0612211. O relatório completo, com todas as manifestações, estará disponível no portal, assim como as apresentações que forem utilizadas pelos expositores.

Na exposição inicial, cada convidado poderá fazer uso da palavra por até dez minutos. Ao fim das exposições, a palavra será concedida aos Parlamentares que estiverem inscritos para fazerem suas perguntas ou comentários. E, antes de encerrar para as respostas e considerações finais, terão novamente a palavra, por três minutos, nossos convidados.

Amigos, antes de darmos início à audiência pública, que será fundamental para que eu possa fazer o relatório que estabeleça regras claras e sérias sobre o transporte de animais pelas empresas aéreas brasileiras, eu gostaria de lembrar o fato que provocou o Parlamento para que algo fosse feito. Como todos aqui devem ter visto, o Brasil ficou estarrecido, no final de abril, com a notícia da morte do cachorro Joca, por causa de um erro claro no seu transporte.

No dia 22 de abril, Joca embarcou em uma viagem de São Paulo com destino a Sinop, no meu Estado de Mato Grosso, em uma viagem que duraria apenas duas horas e meia, mas, por um engano da companhia aérea, foi levado para Fortaleza. Quando o erro foi percebido, Joca foi enviado de volta para São Paulo. Nesse trajeto, que durou cerca de oito horas, ele não resistiu e acabou morrendo. É por esse motivo que teremos hoje, aqui, o pai do Joca, o tutor do Joca, o Sr. João Fantazzini. A participação do João vai servir para que a morte do Joca não seja mais um número de estatística. Não foi o primeiro caso de morte por negligência durante o transporte, e, se não tivermos leis claras e executáveis, infelizmente, não será o último.

É por este motivo, também, que teremos a participação da Sra. Luisa Mell, hoje a maior referência no Brasil quando o assunto é o bem-estar dos animais. A fala de Luisa ajudará a não esquecermos, durante a audiência, que, antes de procedimentos técnicos, antes da burocracia, estamos falando de vidas. Muitos não entendem o amor que temos pelos animais. Quem maltrata uma vida animal maltrata uma vida humana. Aqui lembro a frase que mais foi replicada este ano: "Um *pet* não é uma bagagem, é o amor da vida de alguém".

E não teria como fazermos um relatório sério e que trouxesse as saídas possíveis para o transporte seguro dos animais sem ouvirmos aqui o Ministério de Portos e Aeroportos, a associação dos Aeroportos do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil e a Associação Internacional de Transportes Aéreos. Hoje completa 105 dias da morte de Joca, e tenho certeza de que, nestes quase três meses, soluções devem ter sido criadas ou encontradas, tanto pelo Governo Federal quanto pelas empresas e agências reguladoras, em relação ao tema. Ouviremos todos aqui hoje nesta audiência.

Como eu já falei de todos, são quatro PLs que tem, vou deixá-los e vamos começar a passar a palavra aos nossos convidados.

Sr. Fábio Rogério Carvalho, por favor.

O SR. FÁBIO ROGÉRIO CARVALHO (Para expor.) - Boa tarde! Boa tarde, Senadora!

Agradeço, então, a oportunidade de representar aqui os aeroportos brasileiros neste dia de hoje, num tema importante que a nós todos toca e que precisa ser discutido com a relevância que tem no dia de hoje. Nesta Casa, no Parlamento brasileiro, no Senado Federal, há a oportunidade de travarmos, estabelecermos uma discussão e termos um diálogo na construção de soluções, das melhores soluções para que a gente possa não passar mais por situações como essa, tão infelizes e tristes para aqueles que têm um amor pelo cachorro, e eu sou uma dessas pessoas também, sei como funciona.

Eu inicio, então, agradecendo muito a oportunidade, Senadora, de estar aqui na sua presença e poder participar deste debate e cumprimentando, em sua pessoa, a mesa e todas as pessoas que nos acompanham no dia de hoje.

Vou falar brevemente. A ABR, então, representa 59 aeroportos federais concedidos. Esses 59 aeroportos compõem 13 associados. Esses aeroportos hoje representam 93% dos passageiros transportados no Brasil. Então, nós temos, realmente, a condição de trazer à mesa e trazer a esta discussão a representatividade significativa de quem, todos os dias, está operando e prestando esse serviço.

É sempre importante registrar que são grupos. A concessão de aeroportos no Brasil é uma política pública muito exitosa, uma política pública que deu certo. Então, nós temos grupos aqui internacionais, de capital estrangeiro, listados em bolsa, que executam essa atividade com muita responsabilidade. Eu acho que todo mundo, de alguma maneira, tem essa medida do que quer num aeroporto antes e depois da concessão.

É importante trazer também essa informação para dentro do que a gente vai comentar aqui, de que esses associados hoje da ABR operam no mundo mais de 250 aeroportos. Então, a gente traz para cá não só a nossa experiência Brasil, mas a experiência internacional desse grupo de operadores de aeroportos pelo mundo inteiro.

O que é a responsabilidade do aeroporto? Acho que é o primeiro ponto aqui que é importante a gente travar. A aviação funciona como um sistema muito interligado e muito emanado: um componente não funciona sem o outro. No campo da responsabilidade dos aeroportos, nós temos, então, a responsabilidade contratual. Exercemos essa função a partir de um contrato de concessão firmado aqui com a nossa Agência Nacional de Aviação Civil, que é do provimento da infraestrutura necessária para as operações e o bom funcionamento, então, dessas operações aéreas nos aeroportos que administramos.

É importante dizer, dentro do tema que a gente tem para tratar no dia de hoje, que o transporte aéreo é muito regulamentado, é bastante regulamentado. Nós obedecemos a regras que não são só regras nacionais; a bem da verdade, a maior parte das regras a que obedecemos são, inclusive, regras internacionais. São regras, em sua maior parte, claro, estabelecidas pela Anac, muitas estabelecidas pelo nosso contrato de concessão, em que estão definidas as obrigações que temos nos nossos contratos, mas muitas delas também pela Oaci, que é um organismo especial, uma agência especializada da ONU, que tem, como missão, regulamentar, estabelecer e disciplinar o funcionamento da aviação no mundo inteiro.

Apenas para que vocês tenham uma ideia do que a gente está falando, a Oaci tem 193 países-membros: tem mais países-membros na Oaci do que na Organização das Nações Unidas.

E o fundamento de toda operação é sempre a segurança, a segurança das vidas. Tudo o que nós fazemos, seja o transporte que é realizado pelas companhias aéreas, seja a infraestrutura que é provida pelos aeroportos, é sempre pensando em como manter a vida, na medida em que qualquer episódio que atente contra a vida sempre toca e toca muito pesado em cada um de nós, seja uma vida humana, seja a vida de um animal.

Preciso dizer, então, dentro desse contexto, que as regras que estabelecem o funcionamento dos aeroportos são bastante restritivas e bastante definidas. A gente segue uma cartilha que observa o que a gente tem que fazer, porque aeroportos são espaços restritos, controlados, que estão sujeitos a esse tipo de regra. Obrigações que são estabelecidas para os aeroportos, especialmente quando a gente vai falar de utilização de áreas, sempre têm implicações. Essas implicações são tanto físicas, de espaço mesmo, como também econômico-financeiras.

Se a gente for falar de implicações físicas, aqui eu me refiro especialmente ao PL 13, de 2022, porque há um artigo nele, que a ABR vem comentar no dia de hoje, o art. 6º, que estabeleceria a obrigatoriedade de que os aeroportos, com operação anual superior a 600 mil passageiros, devessem dispor de médico veterinário para acompanhar todos os procedimentos relacionados a embarque, acomodação e desembarque, e é disso que eu venho comentar um pouquinho hoje.

Então, eu digo que obrigações como essas, quando definidas em lei, criam implicações de natureza física, posto que estabelecem limitações no espaço que, como eu já comentei, é restrito. O aeroporto é um grande condomínio. Imagina que no aeroporto você tem, morando junto: Polícia Federal, Vigiagro, Anvisa, a própria Anac. É uma série de atores que estão dentro do aeroporto de forma que qualquer implicação de um espaço adicional estabelece a necessidade de rever a organização desse espaço.

E algumas medidas, às vezes, podem passar por uma discussão de viabilidade física mesmo, como uma que agora a gente estuda, a pedido do Ministro Silvio, de que, por exemplo, os aeroportos de todas as capitais tivessem salas multissensoriais para receber pessoas com transtorno de espectro autista. Estamos estudando, temos interesse de viabilizar, mas sempre o espaço é restrito. É só para falar que políticas públicas que estabelecem novas obrigações contratuais chocam com outras também tão importantes quanto ou até mais se a gente pudesse ponderar de alguma forma.

E outra ponderação, outra implicação é que, sempre quando a gente vai falar de disponibilização diária, isso diz respeito à própria vida econômico-financeira dos contratos. Ora, se estabelece uma nova obrigação que não estava prevista em contrato, nós temos, em contrapartida, uma discussão com a Agência Nacional de Aviação Civil para que se faça o equilíbrio contratual a respeito daquelas implicações. Mas aqui não se trata, gente, de uma questão econômico-financeira basicamente. A questão econômico-financeira sempre é relevante, mas aqui é muito mais a discussão que a gente queria trazer a respeito da eficácia dessa medida, do propósito que ela tem.

E aí eu fiz - nesse processo de me preparar um pouco para estar, no dia de hoje, aqui, comentando essa situação e esse artigo especialmente - duas buscas. Uma de obrigações contratuais que seguem o padrão internacional de quando é obrigatório que se tenha um médico 24 por 7 em aeroporto. Essa regra é obrigatória para aeroportos Classe IV. O que é isso? Em aeroportos que tenham sido processados 5 milhões de passageiros ou mais, é obrigatório que você tenha um médico. Na redação, como ela está proposta aqui no momento, com 600 mil passageiros, já teriam a obrigação de ter um médico veterinário, o que nos parece um pouco desarrazoado.

E, na outra busca que a gente fez, perante a ACI, que é a ABR do mundo, vamos dizer assim, a associação que congrega todos os aeroportos do mundo, a gente verificou que não existe, em nenhum país, uma obrigação dessa natureza; não existe, em nenhum país do mundo, uma obrigação que estabelecesse que o aeroporto tinha a necessidade de ter um médico veterinário. Isso não é por descuido, mas por uma preocupação, como eu falava, que é a minha maior preocupação com relação à eficácia da medida.

Segundo a previsão que está aqui na norma - e eu queria comentar um pouquinho dela, imaginem o que está estabelecido aqui para esses aeroportos -, teria que ter um médico veterinário acompanhando todo o processamento do animal doméstico que envolve o embarque, a acomodação e o desembarque. Imaginem, por exemplo, a existência de embarque de animais simultâneos e como isso poderia, de alguma maneira, implicar operação, gerando atrasos, por exemplo, em toda uma operação intricada em aeroportos de muita movimentação, por exemplo, como o de Brasília, como o de Congonhas, como o de Guarulhos. Então, eu acho que esse é um aspecto que merece ser avaliado.

E um último ponto aqui, para eu ficar dentro do meu tempo estabelecido: eu gostaria de destacar a importância de que a gente prestigie o regulador da matéria, e aqui eu acredito que eu tenho uma contribuição pessoal para dar. Eu tive a oportunidade, nesta sala aqui, há alguns anos, de ser sabatinado para ser Diretor de uma agência reguladora. E eu sei o quanto a missão da agência reguladora, por tantas vezes, é incompreendida, mas ocorre que existem, no âmbito das agências reguladoras, regulamentos que disciplinam o funcionamento da aviação civil, são os chamados RBACs (Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil). No nosso caso de aeroportos...

(Soa a campainha.)

O SR. FÁBIO ROGÉRIO CARVALHO - ... o RBAC 153 e 156, de modo especial. A Anac, muito embora, às vezes, crie obrigações para a gente muito pesadas, fiscalize a gente o tempo todo, é o órgão, é a entidade responsável no Brasil por fazer essa regulação, que respira segurança 24 horas por dia, que entende mais profundamente de aviação do que todo mundo e que tem as melhores condições; portanto, é o melhor foro para poder discutir e estabelecer medidas como essa.

Então, já encaminhando para minha proposição, eu entendo que nós temos uma questão a ser enfrentada. A Anac, eu acredito que o Superintendente Adriano vai poder trazer algumas contribuições do que a Anac já vem fazendo nesse sentido, mas, no foro adequado, onde inclusive, se for necessário, você tem uma agilidade maior para fazer as modificações.

Ao tempo que fui diretor de agência e tive essa experiência de setor público, eu já vi, várias vezes, que medidas legislativas para resolver questões regulatórias, muitas vezes, erram a mão. E, quando erram a mão, precisam de uma nova lei para mudar aquela situação, o que pode ser feito com maior agilidade, maior tecnicidade no âmbito da agência reguladora. E claro, aqui há a possibilidade de que o Senado Federal, na sua função típica mesmo de controle, controle essa atividade, verifique como a agência está fazendo.

Então, assim, eu concluo a minha fala dizendo que é uma medida de boa intenção, mas ela teria, pela forma com que está formulada, e eu digo apenas aqui do art. 6º do PL 13, de 2022, pouca eficácia, porque não tem precedentes internacionais e não seria a via legislativa a via mais adequada para endereçar essa solução.

Agradeço imensamente, mais uma vez, Senadora, a oportunidade de estar por aqui e deixo a ABR sempre à disposição para discutir esse tema e qualquer outro que seja de interesse desta Casa. Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Nós que agradecemos a sua presença, Fábio, e a sua fala.

Nós temos várias participações já pelo e-Cidadania, e, no final, eu vou passar essas perguntas a vocês, tá?

Mas, no PL 13, de 2022, nós temos também como regra que animais de estimação são cães e gatos, não é? Porque o que é animal de estimação e o que é animal doméstico? A gente precisa também definir isso, porque um cavalo pode ser um animal de estimação de alguém, não é? Não pode ser transportado. Então, por isso que a gente está aqui falando, e são quatro projetos, tá? Tem vários deles aqui, e a gente quer tirar o melhor de cada um e daí fazer um relatório que seja realmente executável.

Obrigada, Fábio.

Passo a palavra para o Sr. Adriano Miranda.

O SR. ADRIANO MIRANDA (Para expor.) - Boa tarde a todas as pessoas presentes, aos que nos assistem.

Senadora Margareth Buzetti, boa tarde. Agradeço imensamente a oportunidade de representar a Anac perante esta Casa. Cumprimento, na sua pessoa, os demais Parlamentares e os demais integrantes aqui da mesa.

Eu trouxe uma breve apresentação. Acho que eu consigo fazê-la dentro do prazo estabelecido. Vamos lá. Obrigado.

Inicialmente, Senadora, eu queria expressar o quanto é importante para a agência discutir esse tema aqui perante a sociedade e o quanto é desafiador, não é? Sempre que eu venho tratar desse tema, eu inicio referenciando o corpo técnico da Anac. Eu, embora não seja integrante dos quadros efetivos da Anac, eu estou lá há algum tempo já, eu tenho 17 anos de casa e eu tenho muito orgulho de trabalhar ao lado das pessoas que ali estão, que têm um corpo técnico qualificadíssimo e que cuida de uma agência que trata de um mundo, assim: é muita atividade.

Muitas atividades são desempenhadas ali, no âmbito da Anac, desde questões de segurança - que, como o Fábio mencionou aqui, é o nosso norte principal da aviação civil -, a gente trata: de segurança de operação de aeronaves; segurança de infraestrutura; segurança de contra atos de interferência ilícita, que são aqueles procedimentos a que todos nós nos submetemos para ingressar na área restrita do aeroporto, por exemplo; certificação de aeronaves; certificação de aeroportos; certificação de tripulação, de piloto, de oficina de manutenção. E, para todas essas atividades - entre muitas outras, se eu for ficar falando aqui, não vou conseguir cumprir o tempo - o corpo técnico que a gente tem é muito qualificado, mas é qualificado para essas atividades.

Então, a gente tem um corpo técnico formado basicamente por pilotos, advogados, engenheiros e economistas. Acho que, se a gente pegar o quadro todo da Anac, mais de 90% dos integrantes estão entre essas áreas de conhecimento. E, nesse sentido, é muito importante a gente se aproximar de quem conhece, entende e tem *expertise* em saúde e em bem-

estar animal. Por isso, essa discussão acabou nos aproximando de outros órgãos, como a gente vai ver mais adiante na apresentação.

Se puder ir passando, por gentileza.

Ah, está aqui comigo, perdão. Já estava comigo o controle.

Obrigado, obrigado.

Nesse sentido, eu ia falando das atribuições da Anac. A missão da Anac é garantir a segurança e excelência da aviação civil. E a gente tem o foco em democratizar o acesso ao transporte aéreo no Brasil. A gente entende que uma regulação excessivamente prescritiva pode gerar custos que afastem novos competidores, novos investidores, novos *players* no mercado. Então, a gente busca estabelecer uma regulamentação para promover a concorrência, eficiência e inovação, com a redução de barreiras à entrada.

Nós entendemos...

Perdão, me distraí. *(Risos.)*

Nós entendemos que a melhor forma de democratizar o acesso ao transporte aéreo, para que mais brasileiros, brasileiras e seus *pets* possam viajar, é a redução de barreiras à entrada e a atração de novas empresas. A melhor forma de proteger o consumidor é trazendo mais empresas, que alcancem mais localidades e possam transportar mais pessoas e mais *pets*.

Nesse sentido, a atual regulamentação - a gente regulamentou isso no ano passado, mais ou menos na metade do ano passado, através dessa portaria que está na apresentação - buscou regulamentar o serviço, a oferta do serviço casada com essa forma como a Anac vê a regulação. Então, ela estabelece o transporte de animais como um serviço opcional. As empresas têm liberdade para definir as regras pelas quais o transportador... Perdão, o transportador tem a liberdade de definir as regras para realizar esse transporte, e isso é essencial, porque as empresas aéreas observam normas de segurança da Anac que estão em consonância com as normas internacionais, como o Fábio mencionou aqui anteriormente, mas aquilo é o mínimo que elas devem observar. As empresas aéreas, normalmente, vão além daquilo, têm os seus próprios padrões operacionais e buscam encaixar a oferta ou não desse serviço na possibilidade, de acordo com as suas regras operacionais.

E claro que, além disso, as empresas têm que observar obrigatoriamente a regulamentação afeta à questão da saúde e do bem-estar animal emanada por outros órgãos, tais como o Ministério da Pecuária, o Ministério da Saúde, o Ministério do Meio Ambiente, Anvisa, Ibama, Vigiagro, Conselho Federal de Medicina Veterinária, dentre outros.

A única obrigatoriedade prevista hoje, em lei, para o transporte de animal na cabine de passageiros de uma aeronave se refere ao cão-guia e é uma previsão legal, está estabelecido em lei. Nessas hipóteses, a empresa aérea é obrigada a aceitar o embarque do cão ao lado do passageiro a quem ele está ali servindo como guia. E a regulamentação da Anac estabelece regras tanto para o transportador como para o tutor do animal.

Em relação ao operador, como já dito antes, a regulamentação trata como um serviço facultativo, pode ou não ser ofertado. Se for ofertado, tem que trazer informações claras sobre as regras, os procedimentos e a documentação exigida que incidirão. A empresa pode restringir quantidades e espécies em razão da capacidade da aeronave, incompatibilidade no espaço da cabine, por exemplo, e deve observar, obviamente, toda a regulamentação de segurança da aviação civil, segurança operacional, sanitária e saúde animal.

Já em relação ao tutor, ele tem a obrigação de seguir as regras e procedimentos estabelecidos pela empresa aérea, é responsável pelo comportamento, pela condição sanitária e saúde do animal, deve apresentar documentação exigida e deve observar, também, como todos nós, a regulação de segurança contra ato de interferência ilícita, segurança operacional, assim como a saúde sanitária e a saúde animal.

Pois bem, a gente teve um episódio que todos lamentamos e por isso estamos aqui - o pai do Joca está aqui hoje, o João, a Luisa Mell está assistindo virtualmente -, que foi, todos nós sabemos, o lamentável ocorrido com o cão Joca. A partir daí, o Ministério disparou imediatamente uma série de medidas e determinou à Anac, também, a adoção de uma série de medidas. Essas que estão na tela ticadas em verde nós já percorremos. Realizamos uma audiência pública com participação social, presencial, na sede da Anac, em Brasília, a apresentação traz mais detalhes mais à frente; tivemos uma consulta setorial que foi recorde de participação na Anac; recebemos contribuições de Parlamentares; tivemos reuniões junto aos órgãos que entendem e têm *expertise* em saúde e bem-estar animal e, finalmente, foi criada a comissão pelo Ministério dos Portos e Aeroportos e a gente já vai ver a composição mais à frente.

A audiência pública foi realizada no dia 2 de maio, dez dias após o ocorrido. Foi realizada aqui na sede da Anac, em Brasília. Nós recebemos 38 contribuições *online e* 18 presenciais, eram mais de cem inscritos, a audiência entrou noite adentro. A consulta setorial foi recorde em recebimento de contribuições na Anac, importando em quase 3,4 mil contribuições...

(Soa a campainha.)

O SR. ADRIANO MIRANDA - ... que estão em análise no âmbito da Anac e da comissão constituída.

Elas tiveram como contribuintes... Infelizmente, a maioria se identificou como pessoa física, então a gente não consegue identificar qual é o ramo de atuação, mas tivemos, entre outros: médicos, médicos veterinários, empresas aéreas, aeroportos, órgãos públicos, associações e assim por diante.

As principais demandas que identificamos são essas que estão na tela. Disparadamente, o transporte de animais na cabine é o assunto mais mencionado nas contribuições, tanto por pessoas defendendo quanto por pessoas se manifestando contrariamente à possibilidade da flexibilização do transporte de animais na cabine; o transporte seguro de animais no porão das aeronaves; regulamentação de transporte de cães de serviço e de animais de apoio emocional; infraestrutura adequada em aeroportos; médicos veterinários em aeroportos; e rastreamento do animal na viagem, durante o percurso.

Eu já estou terminando; vou avançar só um pouquinho no tempo.

Essa é a comissão que foi constituída com todos esses órgãos. Ela foi constituída no âmbito do ministério, com a participação do Ministério de Portos e Aeroportos, Anac, Ibama, Ministério da Saúde, Ministério do Meio Ambiente, Ministério dos Direitos Humanos, Ministério da Agricultura e Pecuária, Anvisa e Conselho Federal de Medicina Veterinária; são esses os órgãos que integram a comissão.

Os temas que estão hoje em discussão são esses que estão na tela: regulamentação de animais de serviço e de apoio emocional; classificação de animais; condições e procedimentos para garantir a segurança; documentações e dispositivos requeridos; veterinários em aeroportos, transporte de animais na cabine e tudo que está relacionado a isso: segurança operacional, procedimentos, riscos e benefícios associados, espécies aceitas a bordo; rastreamento e monitoramento; treinamento de equipes - é muito importante isso - das empresas aéreas para lidar com os animais; e informações prestadas pelas transportadoras aéreas antes e durante o transporte.

Na tela, a gente tem apenas as reuniões que foram realizadas. Eu não vou entrar nesse.... Vai extrapolar, mas, semanalmente, estão sendo realizadas reuniões da comissão em que são tratados temas pré-definidos. A gente espera ter uma reunião na próxima semana, no dia 10, e espera ali partir para a conclusão dos trabalhos.

Agora, tudo que a gente for encaminhar de solução, a gente entende - e isso é importantíssimo - que tem que observar esse equilíbrio de fatores. Então, a gente quer um transporte de animais de forma mais segura, mais acessível, mas ele tem que, necessariamente, conversar com a segurança, principalmente, com a saúde dos animais e dos demais passageiros transportados. Tem que ser viável do ponto de vista técnico e econômico. Tem que observar a padronização internacional; isso é importantíssimo. A gente não tem condições de estabelecer uma regulamentação muito díspar do que é praticado no resto do mundo. Uma aeronave que hoje está voando aqui num voo doméstico, amanhã ela está indo para a América do Norte, e a mesma empresa vai para a Europa, portanto, regulamentações muito distintas praticamente inviabilizam o transporte aéreo internacional. E tem que dialogar com a democratização do transporte aéreo, com o acesso ao transporte aéreo, como eu vinha já mencionando no início da apresentação.

Concluindo, a gente espera passar para a conclusão das discussões no âmbito da comissão; divulgar as ações e alternativas a serem priorizadas; responder às quase 3,4 mil contribuições apresentadas; e, por fim, conseguir atingir o nosso objetivo - o de todos nós aqui -, que é um transporte aéreo de animais com mais segurança e mais bem-estar para todos: para todos os *pets*, para todas as pessoas, para todos nós.

Era essa a minha mensagem, Senadora. Agradeço imensamente a oportunidade.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Eu que agradeço, Adriano. É muito importante tudo que você falou.

Eu gostaria que você explanasse, que alguém me respondesse como é o transporte feito não na cabine, mas de um cão maior, num compartimento. Ele tem que ser pressurizado, tem que ser...? A gente sempre fica com essa dúvida, e eu acho que seria bom esclarecer.

O SR. ADRIANO MIRANDA - Senadora, a gente está com um representante da Iata aqui. A Iata tem um guia de boas práticas no transporte aéreo que passa por fatores como esse.

Acho que o Marcelo Pedroso vai poder responder com mais propriedade que eu as condições que eles observam, que as empresas aéreas observam.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Obrigado, Adriano.

Eu quero agradecer aos policiais da cinotecnia do Senado que trouxeram os cães-guia aqui, os que fazem as varreduras no Senado, que são o K9 Hummer e a K9 Gaia, que esteve aqui agora há pouco. Aqui nós temos a gatinha chamada Juju, ela está passando o dia no gabinete da Senadora Soraya Thronicke, não é? É a Juju, e a tutora dela se chama Vanda. Olha aí, gente. Oi, Juju. *(Pausa.)*

Eu gosto, eu adoro. Eu acho que os felinos são a coisa mais linda do mundo, não é, Juju? Oi, Juju. Ela é linda, gente. Tranquila... *(Fora do microfone.) (Pausa.)*

Oi, oi. Está virando... *(Fora do microfone.) (Pausa.)*

Obrigada a você. *(Fora do microfone.)*

Eu vou fazer uma troca aqui com vocês.

Eu quero chamar agora o João, o pai do Joca, que está *online* com a gente, para poder se manifestar.

O SR. JOÃO FANTAZZINI (Para expor. *Por videoconferência*.) - Olá, Senadora, tudo bem? Boa tarde para vocês e para todos que compõem a mesa.

Eu queria muito agradecer, primeiro de tudo, por tudo que vocês estão fazendo e por vocês terem enxergado o real motivo e a real necessidade de a gente regulamentar a forma pela qual os animais são transportados hoje, de forma aérea, no Brasil. *(Pausa.)*

Vocês me escutam?

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Sim, João, perfeitamente. Pode falar.

O SR. JOÃO FANTAZZINI (*Por videoconferência*.) - Eu acho isso muito importante. Eu já participei de várias audiências, e saber que vocês estão fazendo a junção do melhor de cada PL para poder chegar a uma regulamentação que seja a melhor regulamentação para a saúde e para a segurança dos animais, dos nossos *pets* hoje no Brasil é muito importante. Eu queria muito agradecer a vocês.

Eu não vou usar todo o meu tempo, até porque eu acho que o mais importante é a gente lutar por isso.

Eu queria muito agradecer a vocês por vocês terem enxergado a real necessidade que a gente tem hoje no transporte de *pets* no Brasil.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Obrigada, João. É um prazer conhecê-lo. Eu não te conhecia e você também não me conhecia, apesar de sermos os dois de Mato Grosso. Pode saber que aqui nós vamos tentar não colocar opiniões, mas fazer realmente o que é possível, e o melhor para os nossos cães, para os nossos bichanos - eu tenho muitos bichanos também -, para os nossos passageiros. E tem que ser assim, tem que ter segurança para ambos.

Agora eu vou passar a palavra para a Sra. Karla dos Santos.

Por favor, Karla.

A SRA. KARLA ANDREA RODRIGUES DOS SANTOS (Para expor.) - Boa tarde, senhoras, senhores. Eu gostaria de agradecer a participação de todos aqui presencialmente ou por videoconferência.

Um agradecimento especial à Senadora Margareth pelo convite para o ministério estar aqui participando deste momento, que é importante.

Eu gostaria aqui de principalmente reforçar que o ministério está bastante sensível ao tema e preocupado com o transporte seguro e de qualidade, garantindo o bem-estar dos animais. Foi criada a Comissão para Transporte Aéreo de Animais. A gente conta como membros com vários órgãos do Governo Federal e também contamos com a participação de outros setores, de outras entidades do setor que têm ajudado e têm colaborado na criação, nesse novo marco que a gente pretende estabelecer para o transporte seguro e de qualidade dos animais.

Eu não vou entrar em muitos detalhes. A gente trabalha em conjunto com a Anac. A Comissão foi criada pelo ministério, e os trabalhos são coordenados pela Anac. A gente tem participado semanalmente das reuniões da Comissão, onde a gente tem ouvido os outros membros, também escutado as contribuições. O ministério, então, como responsável pelas políticas públicas - proposição, implementação e acompanhamento das políticas públicas, especialmente de segurança, facilitação,

desempenho operacional no setor -, também está aí trabalhando e contribuindo para que a gente adote uma regulamentação mais clara e que traga as garantias de um bom transporte, de qualidade, garantindo o bem-estar do animal. A gente está na fase final dos trabalhos da Comissão. Na semana que vem, a gente espera receber todas as contribuições e finalizar o relatório com os encaminhamentos.

Eu acho que, sobre os outros detalhes, eu diria assim, tanto com relação ao transporte como ao setor, o Adriano falou muito bem, o colega da Anac, e eu acho que não teria mais nada a acrescentar em relação a isso.

Por fim, quero reforçar também que o ministério está aberto às contribuições para a gente fazer uma construção conjunta com a sociedade.

Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Nós que agradecemos, Karla, ao Ministério dos Portos e Aeroportos por estar presente nesta audiência pública, porque é realmente o interessado no assunto e quem pode nos dar as melhores soluções.

Eu vou passar a palavra para o Sr. Emmanuel Gomes.

Ele está *online* também, não é? *(Pausa.)*

Ele não vai... *(Pausa.)*

Então, tá. O.k.

Então, agora eu vou passar a palavra para o Sr. Marcelo Pedroso.

O SR. MARCELO PEDROSO (Para expor.) - Boa tarde a todos.

Boa tarde, Senadora Margareth. Eu queria manifestar a nossa satisfação em poder estar aqui hoje à tarde, a honra de poder participar deste debate, desta discussão, e aqui o fazemos em nome das companhias aéreas brasileiras, da Abear, que é a Associação Brasileira das Empresas Aéreas, e eu represento a Iata, que é a Associação Internacional de Transportes Aéreos.

Apenas para uma breve introdução, a Iata foi criada em 1945. É uma entidade que, ao longo de sua história, vem contribuindo exatamente com a definição de padrões operacionais e normas para serem adotadas pelas companhias aéreas, em adesão à regulamentação da Icao, que é a agência da ONU que regula a aviação internacional. Hoje temos uma atuação em mais de 50 países, contamos com 330 companhias aéreas associadas, e as nossas associadas juntas representam 83% do tráfego aéreo internacional. Aqui, no Brasil, nós representamos tanto as empresas brasileiras - as quatro empresas: Azul, Gol, Latam e Voepass - e também outras 40 empresas internacionais que voam para o Brasil.

É bom a gente se manifestar depois de tantas falas anteriores, porque muito de importante já foi dito, e eu queria destacar alguns pontos que eu acho que são bastante relevantes.

A gente tem participado de maneira muito contributiva com essa discussão, nós atuamos em audiências públicas, atuamos enviando contribuições à Anac e temos atuado dando suporte ao trabalho que está sendo feito pela Comissão, a qual o Dr. Adriano mencionou. E, nessa contribuição, nós buscamos sempre trazer alguns aspectos, que são aspectos da nossa atenção na regulamentação do transporte de animais, e eu destacaria especialmente aqueles relacionados com segurança, de segurança de bordo.

O avião é um meio de transporte sustentado por si próprio a milhares de quilômetros de altura, então é necessário que haja uma capacidade de prontidão das equipes que atuam na operação dessa aeronave no sentido de garantir a segurança de todos que estão lá dentro: tripulantes, passageiros e eventualmente animais que sejam transportados durante a viagem.

O avião pode sofrer inúmeras situações que vão demandar essa prontidão, desde uma decolagem abortada, um pouso abortado, uma decolagem interrompida, uma turbulência em altitude, enfim, várias situações são situações que exigem que tudo o que está dentro do avião esteja adequadamente alocado dentro do avião. Por isso, um dos aspectos que nós consideramos fundamental é o estabelecimento de regras que limitem tanto quantidade como peso de animais dentro da aeronave. A quantidade e o peso devem ser limitados porque você precisa ter capacidade para acomodar esse animal numa área segura dentro do avião, em que, se eventualmente nós enfrentarmos uma turbulência ou enfrentarmos alguma situação de emergência, esse animal estará seguro para si próprio e para os outros passageiros. Numa situação de abortamento de decolagem ou de carga rápida de pouso em que você tem um animal de 10kg, esse peso do animal é multiplicado, multiplicado muitas vezes por dez, depende muito da relação com a velocidade. Esse animal, solto dentro do avião, projeta-se e pode tanto sofrer ferimentos como ferir outros passageiros.

Então, a regra tem que ser uma regra que respeite os aspectos de segurança na cabine e considerando o transporte do animal em compartimento inferior como um transporte em que o animal viaja dentro de condições de temperatura, pressão e oxigenação controlados a partir da cabine, a partir do piloto da cabine. Ele faz esse controle do compartimento inferior e garante uma viagem tranquila para o animal.

É lógico que essas condições não se dão apenas pelo ambiente onde o animal é transportado, mas também pela observância de aspectos anteriores à viagem, como a saúde do animal, as condições do animal para viagem, a aclimatação que esse animal fez na sua caixa de transporte. Enfim, tem vários aspectos muito técnicos que têm que ser considerados nesse processo. E nós advogamos por responsabilizar as companhias aéreas por definir o seu modelo de transporte. Cada companhia aérea utiliza um equipamento diferente, que traz características operacionais próprias. Então, cada companhia aérea deve definir qual é o melhor modelo operacional que se adéqua, se é transporte só em cabine, se é transporte em cabine e em compartimento inferior, ou seja, ela deve definir como é esse procedimento.

E aí a grande contribuição que eu acho importante trazer, Senadora, é que nós temos um mecanismo que é um mecanismo de autorregulamentação do setor, se chama Live Animals Regulation. É um instrumento que comporta as recomendações de procedimento operacional que todas as companhias associadas à Iata devem adotar mundo afora. É um regulamento tão profundo, que traz desde cães e gatos, como esses que nós vimos aqui hoje, até animais de grande porte, animais selvagens. Então, tem uma série de recomendações para uma gama infinita de espécies de animais que podem ser transportadas por uma aeronave.

O Live Animals Regulation é, como eu disse, um mecanismo de autorregulamentação criado na década de 60, que hoje já está na sua 50ª revisão. Ele passa por revisões regulares. Esse processo é um processo que é desenvolvido pela Iata, mas no âmbito de um grupo de trabalho do qual participam a Associação Mundial de Zoológicos e Aquários, a Organização Mundial de Saúde Animal, enfim, várias entidades relacionadas com a causa e o bem-estar animal e que contribuem, ou seja, trazem essa visão exatamente de qual é a melhor forma de se transportar um animal para garantir o bem-estar desse animal.

E a nossa recomendação sempre é no sentido de que essa regulamentação... é lógico que, olhando para aquilo que está sendo discutido aqui no Brasil, o transporte de animais de estimação, *pets*, gatos e cachorros, há um recorte dentro do LAR que deve ser feito e adotado, e nós recomendamos firmemente - temos feito isso para o Ministério de Portos e Aeroportos e para a Anac - no sentido de que esse seja o instrumento balizador de qualquer regulação, porque ele vai estar alinhado com regras internacionais, ele vai permitir que as companhias aéreas adotem o melhor procedimento de acordo com a sua operação e ele vai garantir o bem-estar de passageiros e de animais transportados.

Nesse sentido, eu gostaria de destacar que nós temos o entendimento de que, como já dito pelo Fábio anteriormente - e eu corroboro e me consorcio a essa manifestação do Fábio -, a Anac é o órgão técnico que tem primazia para trazer o aporte técnico necessário para essa discussão. Talvez, diferentemente de outros órgãos reguladores, a Anac tem atuação e regulação em inúmeras etapas do processo de operação das companhias aéreas. O Fábio mencionou o fato da extensa regulação que existe no setor e eu quero trazer só a informação de que nós só somos menos regulados do que energia atômica, porque, de fato, nós lidamos com a vida das pessoas e é necessário garantir esse tipo de monitoramento e de acompanhamento. Então, nesse sentido, eu acho que a Anac vem desenvolvendo esse trabalho, vem liderando essa discussão com muita qualidade técnica. E nós - companhias aéreas, setor aéreo -, o nosso esforço é no sentido de contribuir e trazer mais aporte de informação, não somente para a Anac, mas eu quero disponibilizar aqui, de viva a voz para a senhora, Senadora, que nós estamos à disposição do seu gabinete no processo de discussão do projeto de lei, da relatoria pela qual a senhora está responsável. Contribuímos com a discussão na Câmara. A gente sabe que há um conjunto grande de aspectos que tem que ser considerados no trabalho que a senhora tem que desenvolver.

(Soa a campainha.)

O SR. MARCELO PEDROSO - Mas eu também queria destacar que, assim como existem aspectos que envolvem ouvir a sociedade como um todo, nesse caso específico, não pode ser desconsiderado que a relevância técnica é fundamental para que nós tenhamos um sucesso no desenvolvimento desse trabalho e uma regulação que traga essa segurança que todos nós esperamos.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Nós que agradecemos, Marcelo. É perfeita a sua colocação. Nós precisamos realmente estar seguros, não é? E tenho certeza de que qualquer um que transporte ou mande o seu animal quer isso também. Infelizmente aconteceu isso com o Joca, mas, a partir daí, a gente possa talvez melhorar a regulamentação e fazer melhor.

Depois eu vou colocar alguns pontos dos outros projetos que, para mim, talvez fiquem inviáveis. Por exemplo, você transportar até cinco cachorros de 50kg dentro da cabine. Então, assim, são coisas que a gente percebe que não tem como... Um cachorro de 50kg é um cachorro maior do que esse que veio aqui.

Vamos lá.

Agora eu vou passar a palavra para a Sra. Luisa Mell, Presidente do Instituto Luisa Mell de proteção animal.

Você nos ouve, Luisa?

A SRA. LUISA MELL (Para expor. *Por videoconferência*.) - Sim, vocês me ouvem e me veem?

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Sim, perfeitamente.

A SRA. LUISA MELL (*Por videoconferência*.) - Boa tarde, Senadora.

Boa tarde a todos.

Boa tarde, João.

Eu estou nessa causa há 22 anos e, antes, quero ressaltar que os órgãos públicos têm o dever de representar a sociedade. Os Senadores aqui presentes e todos os nossos governantes têm que representar o desejo da sociedade. É evidente para mim, nesses 22 anos, que os cachorros, os gatos, os *pets* em geral atingiram outro patamar. Inclusive, acho que todos aqui chamaram o João de "pai do Joca". Eu acho que isso reflete bem a realidade dos *pets*, diferentemente de outros animais. Eu sou uma ativista de todos os animais, mas convivo em sociedade e sei que, neste momento, a sociedade brasileira... Tanto que a gente teve até uma mudança de legislação só para cães e gatos que forem maltratados, e a punição é muito maior. Então, isso realmente representa o desejo da população brasileira. Isso é o mais importante de a gente colocar aqui.

Nesses 22 anos, eu perdi as contas de quantos animais foram vítimas da incompetência ou do absurdo que é esse sistema. Cachorros que sumiram, que conseguiram abrir a caixa de transporte, que ficaram correndo no aeroporto, que desapareceram. Gatos que nunca mais foram encontrados por seus tutores, e a gente não sabe o que aconteceu. E até acidentes como este em que o Joca foi para um lugar, depois, foi para outro e acabou morrendo durante o trajeto por vários erros, não só por ter sido mandado para outro lugar. Foi comprovado que ele não estava nem preso como deveria.

Eu, mais uma vez, ressalto aqui que essas coisas vão continuar acontecendo, porque a gente trata os animais como bagagem, e qualquer pessoa que viaja bastante sabe que as bagagens muitas vezes não chegam ao destino final. Como eu sempre digo: "O.k., minha mala. Ficar dois dias na viagem sem a mala é sempre muito desagradável; agora, perder o meu filho realmente é desesperador". E eu já vi inúmeros casos desses.

Quanto aos processos, aos PLs, eu acompanhei alguns, sei que tudo caminha para que a gente apenas coloque um GPS nesses animais. Eu não sei como, até hoje, isso já não foi uma decisão das próprias companhias. A gente vê que, realmente, há um descaso.

Mas eu acho que isso não vai resolver, não vai ser suficiente.

A gente tem que olhar aqui também, Senadora, que os cães de pequeno porte já vão na cabine. Isso já é um procedimento comum, inclusive, o Marcelo falou aqui com total segurança.

Eu, na última vez em que viajei, faz uns anos, confesso - do lado de uma pessoa que estava com um animal, voltando de uma viagem internacional. Ele veio ali numa caixinha, totalmente solto - que, se tivesse uma turbulência, aquilo voaria também e, certamente, também ofereceria risco para outros passageiros, como eu, no caso, que estava ao lado.

Acho que a gente, realmente, tem que aprofundar esse assunto.

Desde a nossa última audiência, acho que foi com os Deputados, eu fui para o Rio Grande do Sul e voltei num avião com 178 cachorros. Foi uma experiência que eu nunca tinha tido, e foi muito melhor do que eu poderia imaginar - e cachorros de todos os tamanhos.

A gente teve dois exemplos também: a FAB começou a trazer das guerras, tanto da Ucrânia, de que eu participei ativamente, quanto de Israel.

Num primeiro momento, o Governo brasileiro não queria, tinha todos esses procedimentos. Acabou ouvindo a sociedade brasileira. Eles vieram na cabine, e nós não tivemos problemas.

Eu acho que a gente está, sim, no momento de encontrar uma solução para que esses animais venham com os seus tutores.

Uma coisa que sempre me chamou a atenção, quando eu tive filho gente, é que o carrinho de bebê a gente só entrega na hora que você está entrando, porque é muito importante. Já o cachorro, a gente tem que despachar muito antes, o que ajuda a acontecer de ele ir para destino diferente.

Mas eu acho que isso não resolveria, porque as condições de onde esses animais vão - eles não gostam de falar que é junto com as malas, porque dizem que é um compartimento especial -, não são adequadas.

Mais de uma vez, eu pedi para ir junto com esses animais, para comprovar se realmente era seguro esse local onde os nossos *pets* com mais de não sei exatamente quantos quilos vão, e não tive resposta. Não me autorizaram. Mesmo se não fosse eu, poderia ir um funcionário nesse local? Não, não pode. Por quê? Porque não é seguro para a nossa saúde.

Os cachorros têm uma audição muito maior do que a nossa. O barulho realmente é terrível lá embaixo para eles; as temperaturas, muitas vezes, atingem níveis que também não são saudáveis. Então, assim, já é mais do que comprovado que essa não pode ser a regra, e a gente tem que conseguir mudá-la.

Eles falam muito de voo internacional. Eu tenho também muitos casos em que animais somem, muitas vezes, em escala. Então, a gente pode aqui, no Brasil, realmente começar a mudar o mundo. A gente não tem que sempre só seguir o que o mundo está fazendo, a gente pode também começar uma mudança.

Eu acho que poderia ter não em todos os voos, se não for possível, mas em alguns, por semana, por mês - aí acho que eles, melhor do que a gente, podem decidir isso -, realmente um compartimento, ou uma caixa de transporte fixa, ou lugares onde o animal realmente fosse em segurança para todo mundo, inclusive para a gente e para o próprio animal. Eu acho que não seriam custos tão altos, visto que eles vivem reformando para deixar as nossas poltronas cada vez menores, porque o lucro é muito importante, mas a gente tem que lembrar que não é um serviço gratuito, eles não estão fazendo uma boa ação, eles cobram, e cobram caro, e têm o direito de cobrar por esse serviço, desde que os nossos animais, os nossos filhos cheguem vivos ao destino.

Então, eles falam muito de autorregulação. Não está funcionando, senão a gente não estaria aqui, senão alguma companhia aérea... Eu já tive problemas com quase todas. Não quero ser leviana aqui de falar com todas, mas com quase todas já tive problemas sérios com esse transporte de animais.

A gente também tem outros casos que podem servir de exemplo. Eles falam do cão-guia, mas não é apenas o cão-guia - o cão-guia tem um treinamento especial, poderia ser que esses animais saibam se comportar melhor -, a gente tem os cães de apoio emocional, que têm viajado bastante. Há muitos casos em que o Judiciário tem obrigado as companhias aéreas, que normalmente não querem, a fazer esse transporte, e não temos maiores consequências. A gente vê que é possível, sim. Obviamente, não acho que tenham que ir 30 cachorros no avião, acho que não seria adequado, mas um número plausível, reduzido, eu acho que é possível, sim, desde que haja... Eu sempre acho assim: eles não querem investir, e não estou falando só da companhia aérea. A gente vive numa sociedade totalmente capitalista, em que a empresa fica sempre pensando no seu lucro, o que eu respeito, porque é o modelo em que a gente vive, mas os órgãos públicos têm que representar a sociedade, que está exigindo, neste momento, uma mudança nessa legislação. A sociedade brasileira não aguenta mais.

Muitas pessoas me escrevem, todos os dias, me implorando algum tipo de ajuda, porque têm que viajar com os seus *pets* e não querem colocar o seu animal no bagageiro. Eu, por exemplo, muitas vezes pensei em mudar de país, e não vou porque não vou levar os meus animais, de maneira nenhuma - eu só tenho cachorros grandes -, no bagageiro. Assim como centenas de pessoas que, às vezes, têm que mudar de estado e acabam até deixando o cachorro aqui, tendo uma situação supercomplexa, porque realmente colocar o seu animal no bagageiro, hoje em dia, é colocá-lo em risco de morte, é você assumir que você realmente assumiu o risco.

Por mais que a companhia aérea tenha esse escândalo, tenha essas situações, quem fica com a dor é o proprietário, é o tutor, porque os escândalos passam - as pessoas têm que viajar, então acabam novamente usando essas companhias -, mas a dor pelo que o João aqui perdeu não vai passar nunca. Todo mundo que realmente tem o seu animal de estimação como filho, que eu acho que quase todos aqui entendem bem isso, porque todo mundo se referiu a ele como o pai do Joca, consegue imaginar o tamanho da dor.

Eu realmente espero que não seja só mais um projeto de lei, porque, assim, a minha experiência é muito triste aqui no Senado. Às vezes, a gente consegue passar uma lei na Câmara dos Deputados, e, quando ela chega aqui, tiram várias coisas. Aí o que eu, na verdade, acho que vai acontecer é só passar: "Ah, põe um 'gpszinho'", o que não teria resolvido no caso do Joca.

O João saber que ele estava no Nordeste não iria mudar o procedimento, ou ele ter voltado e não ter sido bem preso. Então acho que a gente tem, sim, que exigir um lugar para os nossos *pets*, para que possam ir com segurança. Eu acho que o ideal era irem junto com a gente na cabine, ou então um funcionário vai junto com os *pets*, provando que realmente é totalmente seguro, porque, se não é seguro para uma pessoa, também não é seguro para o nosso cachorro. Eu não consigo entender; os cachorros respiram como a gente; aliás, para eles é pior, os animais transpiram de uma maneira diferente, eles passam mais mal do que a gente.

Então, eu acho que a gente tem que exigir, sim, e não vai vir da autorregulação. Já faz 22 anos que eu acompanho de perto os casos, cada vez piores, cada vez com mais repercussão, porque isso é proporcional ao amor que a sociedade brasileira foi tendo cada vez mais - o local que esses animais ocupam hoje em dia -, porque são como filhos, mesmo.

Então, as agências não deram uma resposta e as companhias aéreas não vão dar uma resposta...

É isso. Muito obrigada!

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Obrigada, Luisa; nós é que agradecemos.

Só para te falar, o PL que veio da Câmara tem algumas coisas que também são incongruentes com o próprio PL. Ele começou lá em 2022, por causa da cachorra Pandora, que sumiu - foi isso. E aí, depois, quando aconteceu o caso com o cão Joca, em uma semana ele foi aprovado.

Eu não quero ter essa pressa, nós não vamos ter pressa, mas devemos realmente trabalhar com as agências reguladoras, colocar em lei, se possível, sim, para que as companhias cumpram o que foi acordado. Agora, tem algumas coisas que não tem e fica uma dúvida: quem vai pôr o rastreador? É a companhia? É o dono? Vai ser uma *tag* na coleira? Vai ser um *chip*? Na Suíça, por exemplo, todos os cães têm um *chip*, o qual tem o localizador, o nome do seu tutor, com tudo, e você não pode deixá-lo solto na rua; se o encontrarem, você é multado. Então, tem jeito de fazer; tem como fazer, sim.

E aqui você está falando com uma pessoa que tem até um ganso de estimação, tá? *(Risos.)*

Eu falo que os animais para mim são muito especiais - muito especiais.

Eu quero passar a palavra para a Juliana Stephani. Quem pediu para ela vir aqui foi o Deputado Marcelo Queiroz. Ela é Médica Veterinária, Especialista em Transporte Internacional de *Pets*.

Por favor, Juliana.

A SRA. JULIANA STEPHANI (Para expor.) - Boa tarde a todos! Muito obrigada pelo espaço. Quero cumprimentar toda a mesa.

Eu sou médica veterinária, sou CEO da PETFriendly Turismo, que é uma empresa que faz viagens principalmente internacionais, mas a gente trabalha em todo o Brasil; a gente já teve, em seis anos, mais de 6 mil animais transportados. Nenhum desses animais teve nenhum tipo de problema, porém, em 80% dessas nossas viagens, os nossos *pets* vão na cabine.

Eu vejo todos os dias... Para vocês terem uma ideia, a gente tem média de 120 embarques por mês de *pets* saindo do Brasil ou vindo para o Brasil, sendo que 80% desses vão na cabine, e não são todos que são pequenininhos, que podem caber dentro da bolsinha.

Não aqui no Brasil, mas existem outros países, por exemplo, os Estados Unidos, que possuem regras, sim, do país. Então, eu concordo com o que a Luisa falou e, principalmente, eu queria que a senhora tivesse essa noção de que, sim, a gente precisa de uma legislação, porque não dá para deixar como está hoje, na mão das companhias aéreas, de órgãos, porque não funciona realmente.

Eu vivo isso na prática há sete anos e, há sete anos, eu venho tentando melhorar e colocar uma forma segura para esses *pets* viajarem.

Nos Estados Unidos, por exemplo, os *pets* são *pets* de serviço. Eles podem ter certificações, registros para provar que são seguros e que sabem se comportar. Eu mesma, pessoalmente, já entreguei projetos, tanto para a Câmara quanto para o Dr. Adriano, sobre uma certificação do binômio *pet* e tutor. Tendo uma certificação de que o *pet* e o tutor passam por provas, passam por uma educação, principalmente para falar sobre segurança no voo... O tutor é responsável por esse *pet*, ele precisa saber quais são as dificuldades, quais são os riscos e ele precisa estar ciente das responsabilidades dele, assim como esse *pet* ser certificado, treinado, para ser possível e viável esse transporte na cabine.

A gente tem cão-guia, a gente tem cão de apoio emocional, a gente tem cão de serviço, não só o serviço guia para cegos, mas também o serviço psiquiátrico, para autismo, para surdos, para pessoas com deficiência de locomoção, e esses casos funcionam. Tendo uma certificação de treinamento desses *pets*, eles não fazem risco para o voo. Não estou falando em deixar o voo inteiro com 50, 90, todo só *pet*. Não é isso. Mas ter voos específicos, em que a população que não queira estar com esses *pets* saiba que naquele voo é permitido - e a companhia aérea avisar que vai ter *pet*, sim, naquele voo -, já se evita pessoas que não querem, pessoas que têm alergia, pessoas que têm problemas com animais de escolherem aqueles voos.

Porém, a possibilidade de o *pet* ir na cabine é necessária. A gente tem animais braquicefálicos, que são aqueles de focinho curto. As companhias aéreas, como a Iata, dizem que não se pode levar o *pet* no porão, porque ele tem risco de morte pela questão da respiração. Só que a gente está falando de animais que têm 10kg, 11kg, que são pequenos ou que podem

ser médios, mas, enfim, eles são saudáveis, eles têm uma anatomia diferente. As companhias aéreas restringem o porão; porém, pelo peso, restringem a cabine. O que você faz sendo pai ou mãe de um *pet* desses? Você o abandona? Você perde uma oportunidade no exterior para melhorar de vida, por exemplo, e você deixa seu filho para trás? Isso não é viável.

Existem formas... eu mesma já apresentei cinco projetos, tanto para a Anac, quanto para a Câmara dos Deputados, para falar sobre essa parte do *pet* na cabine, sobre certificação. É possível fazer, a questão é querer. Se não tiver uma legislação obrigando as companhias aéreas a quererem, não vai dar.

Eu fui pessoalmente fazer negociações com as companhias aéreas e eu escutei com todas as letras: "Preferimos não fazer para não sujar a nossa imagem". Um mês depois, especificamente com a Gol, com a qual eu estava em negociação justamente sobre esse tema, o Joca morreu. E aí a gente não tem mais nenhum tipo de conversa, porque as portas foram fechadas. Mas está óbvio que do jeito que está não dá para ficar.

Um outro ponto que eu queria colocar, além do *pet* na cabine, é a parte da obrigatoriedade de veterinários como foi pautado pelo Fábio. Eu acredito que não precisa ser o veterinário ali 24 horas, mas todos os aeroportos que recebam, enviem ou acolham *pets*, por onde passem, onde tem fluxo de *pet*, naquele momento, precisa ter um veterinário, pelo menos, ou uma clínica veterinária, ou um hospital veterinário, pelo menos vinculado, porque, caso aconteça alguma coisa, o aeroporto terá para onde correr.

O que não dá... Aí eu concordo, é inviável colocar veterinários em todos os aeroportos, mas uma validação entre uma parceria público-privada - aeroporto com veterinários ou aeroportos com hospitais veterinários - precisa ser feita, precisa ser obrigatória. O Joca, como todo mundo aqui falou, não morreu porque ele foi para outro lugar. Ele morreu pelo atendimento que foi feito com ele. Ele morreu de calor, ficou totalmente largado, exposto a uma situação que não tem legislação e as companhias aéreas fazem o que elas querem hoje em dia, aqui no Brasil. Essa é a verdade, eu trabalho com isso todos os dias. Então, falando nisso, eu acredito, sim, que deva ter essa parceria do aeroporto com veterinários. Eles não precisam estar lá 24 horas, mas eles precisam saber para onde correr, se algo precisar ser feito.

Um outro ponto é sobre a rastreabilidade. Não existe nenhuma *tag* ou um *chip* que tenha um GPS. O que seria viável para rastrear esses *pets*? Nas companhias aéreas e nos aeroportos, existem tecnologias para isso. Existe QR *code e* existem códigos de barras. Todos os processos feitos pela companhia aérea e pelo aeroporto, a partir do momento que são responsabilidade dessas empresas, devem ser avisados para o tutor. Você tem como colocar um QR *code* e colocar uma foto do *pet* quando ele é recebido no galpão, você tem como mandar uma foto do *pet* quando ele vai subir a rampa para ir para a nave, você tem como colocar uma foto do *pet* quando ele está acondicionado, por exemplo, num porão. Claro que isso não precisaria para um *pet* na cabine, a responsabilidade é do tutor. Agora, a partir do momento que a companhia aérea, o aeroporto, se coloca responsável por uma vida de um filho, porque todos nós aqui temos os nossos filhos de quatro patas - pode ser que não tenham -, mas quem tem sabe que são filhos, não é simplesmente uma coisa, não é de um sofá de que a gente está falando, a gente está falando de um filho. As minhas, por exemplo - bom, eu tenho tatuagem de todos eles no meu corpo -, elas dormem comigo na minha cama e elas não são pequenas.

Enfim, se acontece... Eu não consigo pensar na possibilidade de acontecer uma coisa como a que aconteceu com um Joca com eles, sendo que eu já viajei com as minhas duas para Portugal e as duas foram no porão. Eu não estou falando que o porão não é um lugar seguro. Ele é seguro, mas você precisa passar essa segurança para o tutor, você precisa acompanhar esse *pet*. O aeroporto e a companhia aérea precisam saber da responsabilidade que eles têm e conversar com os seus tutores.

Então, existem formas, existe tecnologia para isso, é só querer fazer. Se não tiver regulamentação - isso eu falei pessoalmente para o Adriano - tanto do Legislativo quanto da Anac, vai ficar como está nos dias de hoje, ou seja, não está eficiente. A gente tem que pensar que tem animais que são idosos que não podem viajar no porão, tem animal com problema de saúde que toma remédio controlado e não pode viajar no porão, mas, sim, ter uma viagem segura na cabine. Não é que ele não consegue viajar, ele não consegue ser exposto ao estresse causado pelo porão. Então, são coisas diferentes. Você tendo certificações, treinando esses *pets*, treinando o tutor para colocar, sim, dentro de uma cabine... É o que eu falei: não precisam ser 50 animais dentro da cabine, mas precisa ter opções para as pessoas não precisarem abandonar os seus *pets*, que é o que acontece hoje em dia.

Então, eu, particularmente, na minha atuação, vejo muitos tutores que precisam, por exemplo, ir para a Europa...

(Soa a campainha.)

A SRA. JULIANA STEPHANI - ... ou que precisam ir para a América do Sul e acabam fazendo uma rota para passar pelos Estados Unidos, onde as companhias aéreas passam e obedecem a um sistema legislativo e onde vão conseguir levar seus *pets* na cabine. Nos Estados Unidos, funciona normalmente; não tem por que aqui, no Brasil, não funcionar.

E, só para encerrar, eu não sei se vocês sabem, mas a Air Europa lançou, esse mês, que eu vi, passado, e eles vão lançar agora, nesse segundo semestre, uma certificação, exatamente como eu estou falando, para *pets* com maior limite de peso na cabine, que não tenha limite de peso nem raça definida, nem tamanho, enfim, que poderiam, sim, ir na cabine. A partir do momento em que se tem uma certificação, você poderia fazer um voo seguro.

Eu estou colocando isso, porque no exterior estão acontecendo movimentos também, e não adianta a gente fingir que isso não está acontecendo, e eu acho que agora é a hora, realmente, de a gente tomar uma atitude, porque deixar na mão de qualquer um ou de todos não está na mão de ninguém. Precisa ter uma regulamentação para isso.

Muito obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Nós que agradecemos, Juliana, a sua participação.

É o que eu perguntei para a Anac no começo. A gente sempre se sente insegura quando sabe que o cão vai no porão, porque o seu bichano vai no porão, porque você não sabe como é. Eu, pelo menos, já me senti assim. O meu cachorro veio no porão, não teve problema nenhum, mas eu fiquei insegura, confesso que fiquei totalmente insegura. E é isso que você falou: para a gente, é como um filho, e não adianta. Eu falo que o filho ainda dá muito mais trabalho do que o bicho. O filho briga com você, ele responde, mas o seu bicho, não, é um amor incondicional.

Eu vou passar a palavra para o João agora, para o João Fantazzini.

Por favor, João, está me ouvindo?

O SR. JOÃO FANTAZZINI (Para expor. *Por videoconferência*.) - Estou ouvindo, sim, Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Por favor, vamos falar mais um pouquinho.

O SR. JOÃO FANTAZZINI (*Por videoconferência*.) - Eu pedi só mais um pouco...

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Pois não. Fala aí, João!

O SR. JOÃO FANTAZZINI (*Por videoconferência*.) - Sim, eu pedi só mais um tempinho para eu fazer um adendo.

Vocês me escutam?

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Perfeitamente, João.

O SR. JOÃO FANTAZZINI (*Por videoconferência*.) - Perfeito.

Eu pedi mais um minutinho para fazer um adendo com vocês, porque eu queria escutar o que todos falaram para eu conseguir falar alguma coisa além do que eu disse. Depois de tudo que eu escutei, eu queria agradecer a todos, principalmente por conta de tudo que houve, e queria falar que, por conta de tudo isso, a nomenclatura família multiespécie, no Brasil, é uma coisa que está muito latente na nossa sociedade, até porque eu sou pai de *pet*, eu sou pai de um cachorro, fui pai do Joca, sou pai do Astro hoje, e eu reparei que a minha influência na causa animal ficou muito grande a partir do momento em que eu recebi... Vocês falaram em relação às opiniões públicas que teve, que foi a maior contribuição da Anac. Só no meu Instagram me passaram que eu tive 117 mil opiniões desde quando tudo aconteceu. Então, eu estou muito inserido hoje na causa animal, principalmente com a ajuda dos Deputados Rafael e Marangoni, e eu acredito que a causa animal inclui também essa forma de transporte.

Eu, João, não acredito que - igual a Luisa Mell falou - o rastreamento da caixa seja viável, não é coerente isso, porque como a gente vive em uma família a muitos pés, a gente respira, a gente precisa de cuidados, a gente precisa ter segurança no voo. Então, automaticamente, os nossos filhos também precisam. Por que essa diferença? Entendeu? A regulamentação tem que ser feita para isso, para a gente não precisar ter preocupação. E a questão que... acho que foi a última que falou agora, eu não me recordo do nome dela, ela falou da questão de registro de fotos; isso acontece com o cavalo, quando é transportado o cavalo no avião. Então, por que não com animais, iguais a um cachorro, iguais a um gato, que precisam ir no porão?

Então, a gente tem que discutir muito a respeito disso. Se eu for pegar aqui, eu tenho mais de 100 mil opiniões de todos os meus seguidores e eu acho que é muito viável a gente conversar sobre isso e não deixar mais que isso aconteça, porque a gente também tem que ter voz para isso e a gente também tem que lutar pelos nossos animais.

Era isso que eu queria falar. Agradeço muito a vocês.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Obrigada, João. Nós estamos aqui realmente para encontrar uma solução, não, é Juliana? Todos estamos aqui pensando, pensando juntos, ouvindo principalmente, porque a gente precisa ouvir para formatar algo que seja realmente plausível e executável.

Nós temos muitas perguntas aqui pelo e-Cidadania, eu vou fazer algumas e aí quem puder responder...

Julienne, do Distrito Federal: "O projeto de lei prevê algum tipo de assistência ou indenização em caso de problemas com o transporte do animal?".

Rafael, do Rio de Janeiro: "Quando as companhias aéreas vão criar uma [...] forma [...] [de] modalidade de transportar os nossos animais de forma segura e confortável?".

Jéssica, de São Paulo: "É possível exigir a contratação de médicos veterinários pelas empresas aéreas para acompanhar os procedimentos de embarque e desembarque?". Aqui a gente até já respondeu, não é?

Jackson, de Rondônia: "Como as novas normas pretendem abordar e prevenir casos de sofrimento ou morte de animais de estimação durante os voos?".

Laís, do Distrito Federal: "[...] [é possível] [...] comprar um assento normal de adulto para [que] o animal [...] [acima de] 8kg [...] [possam viajar] ao lado do tutor no voo?".

Milton, de São Paulo: "Quais [...] os animais que a PL 13/2022 [...] [classifica] como [...] domésticos? [E] quais as acomodações [previstas] para os transportes [...] [deles]?". Aqui já até posso responder: o PL 13, de 2022, só classifica cão e gato.

Isabela, do Amazonas: É [...] [viável] [...] [adaptar] [...] aeronaves para cães de [...] [médio e grande porte]? [...] [ou seria melhor] criar [aviões específicos] [...] para atender essa crescente demanda [?]".

Luciana, de São Paulo: "Há estudos, regulamentação e fiscalização quanto ao cumprimento de formas saudáveis de transporte de animais em voos?".

Fernando, de São Paulo: "Os animais jamais devem viajar separados de seus tutores, [pois,] além do estresse da viagem, sofrem com o estresse da separação". Aqui são dois comentários.

Camila, de Santa Catarina: "Os tutores [...] [devem] arcar com os altos custos para [...] [transportarem seus *pets* em vez de dividirem despesas com passageiros que viajam sozinhos]".

Aqui foram dois comentários feitos que vocês receberam aí. Se alguém puder responder algum...

O SR. ADRIANO MIRANDA - Deixe-me tentar.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Pois não.

O SR. ADRIANO MIRANDA (Para expor.) - Vou tentar passar aqui pelo da Isabela do Amazonas e pelo da Lais do Distrito Federal. É possível a adaptação de aeronaves para cães de porte médio e grande porte? É importante a gente registrar que adaptações em aeronaves são possíveis, mas são extremamente complexas. Qualquer alteração que é feita, na estrutura de uma aeronave, precisa partir do fabricante da aeronave e ser certificada junto à autoridade de aviação civil respectiva do país da fabricante. Então, a gente trabalha aqui no Brasil... Grande parte dos voos são de três fabricantes: Boeing, Airbus e Embraer. Portanto, quaisquer tipos de adaptação teriam que partir dos fabricantes da aeronave que teriam que certificar isso junto à autoridade de aviação civil respectiva para que, então, fosse possível. Então, é possível, mas a gente tem que ver que a viabilidade é bem complexa, inclusive, especificamente do ponto de vista econômico.

Em relação ao assento de adulto para que animais acima de 8kg possam voar, também, eventualmente, se passar por agregar equipamentos de contenção, etc., será necessária essa certificação.

O.k.? Espero ter atendido em alguma medida, Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Obrigada pela contribuição, Adriano.

Marcelo, pode me responder algumas?

O SR. MARCELO PEDROSO (Para expor.) - Eu acho que o Adriano respondeu adequadamente algumas dessas questões. É lógico que essas e todas as sugestões que foram apresentadas, no âmbito da audiência pública, seguramente estão sendo discutidas e analisadas tecnicamente pela Anac para se avaliar a viabilidade. Acho que essas aqui... Algumas têm mais característica de sugestão do que de questionamento. Acho que surgiram outras aqui, acho que a Juliana falou de várias coisas, a Luisa também falou, o João também mencionou e acho que todas são demandas da sociedade.

A gente entende, a gente compreende que há uma ânsia por endereçar essas questões que estão sendo colocadas e, do nosso lado, tem a ânsia por preservar a operação da companhia aérea, porque, muitas vezes, nós temos um animal a bordo, seja no porão, seja na cabine, e nós temos mais 180 pessoas dentro daquele avião. Então, o foco da companhia aérea é a preservação de todas as vidas. Nós temos situações, por exemplo, de evacuação, em caso de emergência, da aeronave em que muitas vezes um animal na cabine pode representar... A gente tem 90 segundos para fazer a evacuação no caso de uma situação de um pouso de emergência ou de alguma coisa assim, e a presença de um animal a bordo é um elemento que traz complexidade para esse tipo de prontidão.

E aí, por exemplo, uma das questões que foi colocada aqui é a possibilidade da contratação de médicos veterinários. As empresas aéreas, aqui no Brasil mesmo, têm modelos de serviço em que elas têm convênios com clínicas veterinárias, nos principais destinos delas, que atendem exatamente essas situações de emergência.

Então, se há um animal que precisa de um atendimento, ou o veterinário vai até o aeroporto ou a companhia leva o veterinário até a clínica, para que ele possa ser avaliado, para que ele possa eventualmente ser medicado em uma situação de urgência. Então, existe esse tipo de serviço, que é prestado pelas companhias aéreas já.

Não sei se haveria a necessidade, como o Fábio mencionou aqui, de a gente ter um veterinário em cada aeroporto, 24 por 7, que é algo que, de fato, se mostra, de pronto, considerando a vasta extensão territorial do Brasil, a quantidade de pontos de pouso que a gente tem no Brasil, algo inviável de ser realizado.

Então acho que essas sugestões todas refletem esse anseio, esse desejo de endereçar, da melhor forma possível, o transporte de animais, que eu tenho certeza de que é aquilo de que se imbui não apenas a Anac, mas todos os órgãos que compõem a comissão, inclusive com a presença do Conselho Federal de Medicina Veterinária. Então, órgãos que têm a preocupação exatamente focada na saúde animal e que vão trazê-la nessas orientações que a comissão que a Anac lidera vai emitir e que vai ser refletida posteriormente em regulação.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Obrigada, Marcelo.

Olha, quando eu fui transportar o meu animal, eu tive que fazer uma série de consultas para ele, pegar certificados de vacina, carteira de vacina, dizendo que ele estava bem de saúde, um atestado do médico veterinário. Foi exigida uma série de situações, que foram cumpridas. Saiu bem, chegou bem, ok. A minha dúvida era essa e continua sendo até agora, tá, a do porão. Eu ainda não me convenci. Mas é isso, a gente arca com um custo para levar o filho da gente, de quatro patas, eu tenho de duas patas, tenho de tudo que é jeito.

Mas, o que é que nós temos que fazer aqui, Marcelo, Adriano, Karla? Nós precisamos chegar a um denominador, a algo que seja viável, tá? Que seja seguro, que seja viável e que atenda à sociedade, porque, como você falou, há um anseio de toda a sociedade para que isso seja realizado. Então, se vai, como a Luísa Mell falou, se há dois voos no mês em que se vão poder levar dois *pets* com peso maior na cabine, que tenha segurança.

A Juliana falou da questão do treinamento desse cão, como a gente vê que é fundamental, porque a gente vê que tem, por exemplo, você vê os cachorros aqui do Senado. Eles são superobedientes e obedecem a ordens. É o cão guia, é o que tem o cão para dependência emocional, ou mesmo de espectro autista, porque ele precisa do animal para poder viajar. Mas esse cão tem que ser treinado, como você falou, não tem como. Se tiver tudo isso, é possível, sim, a gente fazer um transporte seguro e chegar a um consenso, não é?

Eu entendo que tudo é possível quando se tem vontade, vontade de resolver, mas eu entendo o que você falou sobre a segurança. A primeira preocupação da companhia é o passageiro, a vida do passageiro; mas, para a gente, é uma vida também.

Então, eu fiquei muito feliz com a audiência pública, porque tem várias coisas que a gente pode acrescentar, e temos que manter esse contato para a gente poder melhorar o nosso relatório, Marcelo

O SR. MARCELO PEDROSO - Senadora, conte com o nosso apoio diuturno. Nós estamos aqui - eu, pessoalmente, estou baseado aqui em Brasília -, então, a qualquer momento que a sua equipe necessitar que a gente venha aqui para discutir, trazer contribuições, a gente está inteiramente à disposição.

O SR. ADRIANO MIRANDA - Da parte da Anac também, Senadora, estamos à disposição desta Casa e da sociedade.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Karla.

A SRA. KARLA ANDREA RODRIGUES DOS SANTOS (Para expor.) - Da mesma forma o Ministério. Eu até acho que a gente poderia conversar, Adriano, e depois, se for o caso, a gente fazer uma apresentação da conclusão do trabalho da Comissão aqui, Senadora, se for interessante.

Algumas discussões, algumas sugestões que foram colocadas aqui já foram discutidas no âmbito da Comissão, não é Adriano? Então, eu acho que seria interessante, de repente, a gente também fazer uma apresentação aqui dos resultados do trabalho da Comissão, para colaborar.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Algum dos presentes quer fazer alguma consideração, por favor?

Pois não, Juliana.

A SRA. JULIANA STEPHANI - Marcelo, Adriano, Karla, eu estou totalmente à disposição de vocês. O Adriano sabe disso. Eu já vim aqui para conversar com ele, especificamente, e eu estou completamente à disposição, porque eu tenho certeza de que eu tenho experiência, na prática. Além de ser médica veterinária, eu sei do que eu estou falando, eu vivo isso todos os dias da minha vida. Então: o que vocês precisarem, eu estou totalmente à disposição para isso.

Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Luisa, você ainda está presente? Quer fazer alguma consideração final aí? João?

A SRA. LUISA MELL (Para expor. *Por videoconferência*.) - Queria agradecer, Senadora, pelo espaço e pelo tempo, por estar discutindo isso, acho que é fundamental. Espero que a gente realmente consiga evoluir nesse assunto, que a gente tenha, finalmente, uma mudança.

E queria ser um pouco indiscreta aqui. Eu não poderia perder a chance, já que eles falaram tanto em segurança. Eu tive episódios bem complicados com a aviação particular no nosso país. Inclusive, um avião que eu usava muito caiu, e aí eu fiquei sabendo que o piloto não tinha todas as horas para poder voar naquela aeronave. E, desde então, eu comecei a tentar saber, na aviação particular, se aquele piloto realmente era piloto, e vi que não tinha nenhum controle quanto a isso.

Então, acho que vale a pena um olhar mais especial para a aviação particular, porque muitas vezes o piloto nem tem certificado para usar aquele avião, está usando e não tem nenhum órgão que está fiscalizando.

Então, só aproveitando, gostaria de deixar a minha contribuição, com uma experiência particular. Se alguém depois quiser me chamar no particular, fiquem à vontade. Desculpem-me, eu fugi um pouco do assunto, mas acho que tudo é importante quando a gente está falando de vidas.

Mais uma vez aqui, minha solidariedade ao João. Espero que a morte do Joca pelo menos traga isso: uma mudança, para que nenhum outro animal sofra e nenhum outro tutor.

Obrigada.

O SR. ADRIANO MIRANDA (Para expor.) - Obrigado, Senadora.

Só: esse ponto que a Luisa Mell trouxe é muito importante, e eu queria registrar: é importante que cada brasileiro saiba que quando vai contratar, por exemplo, um serviço táxi aéreo, e, também, em relação aos pilotos habilitados para cada serviço, os que podem ou não prestar, você encontra tudo isso no *site* da Anac. Se aquela empresa, de fato, pode prestar aquele serviço e se o piloto tem habilitações ou não.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - É só para falar para a Luisa Mell que nós temos algo em comum, uma experiência em comum. Nós também caímos de avião, uma vez, e o piloto fez o pouso na pista errada. Tinha chovido, era uma pista de terra e a sorte é que tinha sido gradeada, daí o avião se enterrou e paramos. Não é uma experiência agradável, nem um pouco, e a gente se lembra disso. Eu fico pensando, realmente, se tivesse um bicho solto ali como seria. Então, a gente precisa realmente pensar em tudo.

João, você ainda está conosco?

O SR. JOÃO FANTAZZINI (*Por videoconferência*.) - Sim, sim. Estou sim, Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Faça as suas considerações finais aí, por favor.

O SR. JOÃO FANTAZZINI (Para expor. *Por videoconferência*.) - Maravilha.

Primeiramente, eu gostaria de agradecer a todos por todo esse empenho que vocês vêm dando para que essa regulamentação saia. Eu vou torcer ao máximo, até porque isso virou um propósito na minha vida. Então, eu vou torcer e eu vou lutar cada minuto da minha vida para que essa regulamentação saia. Porque isso é uma necessidade para o Brasil e precisa acontecer. Eu falo que eu sou um pouco leigo em tudo isso que acontece, mas o principal é que eu vou lutar a cada minuto da minha vida para que nenhum outro animal sofra.

Obrigado, gente.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Obrigado a você, João. É isso que nós estamos fazendo aqui hoje, é isso o que também a gente quer: que nenhum animal mais sofra o que o Joca sofreu. E você também.

Eu acho que era isso o que nós teríamos que discutir. Eu quero só fazer algumas considerações sobre alguns dos PLs, porque...

Pois não, Luisa, pode falar.

A SRA. LUISA MELL (Para expor. *Por videoconferência*.) - Senadora, eu queria, mais uma vez, ressaltar o meu pedido de - se eu pudesse - acompanhar no porão, nesse lugar, como eles chamam, os cachorros, para realmente a gente ter certeza de como é a segurança. Eu me disponho a isso.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Somos eu e você que temos essa dúvida aí. Eu sempre tive, eu já fiz várias vezes viagens com bichos, mas eu realmente tenho dúvidas de que eles sigam bem, porque eu não sei como que é lá. A gente sabe que lá dentro da cabine é pressurizado. Se despressurizar você tem a máscara, você tem toda uma situação para a qual você também recebe um treinamento. Com o bicho eu não sei como é que ele vai ficar.

Quero agradecer a todos, Adriano, Karla, Marcelo, Fábio - que esteve aí -, Luisa. Obrigado, João. Eu fico feliz com o resultado. O mais importante de tudo é fazer um relatório isento de opiniões, mas que seja realmente um relatório que dê para a gente executar, fazer. E eu falo o seguinte: vai ser o 13, de 2022, porque ele já passou pela Câmara. Então, eu vou fazer um substitutivo, vou pegar ideias de cada um dos projetos que estão aqui, que são de três Senadores, mas que são posteriores. O mais avançado é o da Câmara, então é justo que a gente pegue e aprove o da Câmara.

Muito obrigada.

Sendo o que tínhamos para o momento, encerramos essa audiência pública.

Obrigada a todos que nos acompanharam pela TV Senado.

(Iniciada às 14 horas e 02 minutos, a reunião é encerrada às 15 horas e 40 minutos.)