



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

REUNIÃO

11/11/2025 - 77ª - Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrilli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. Fala da Presidência. *Por videoconferência.*) - Bom dia a todos.

Declaro aberta a 77ª Reunião, Extraordinária, da Comissão Permanente de Direitos Humanos e Legislação Participativa da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura.

A audiência pública será realizada nos termos dos Requerimentos nºs 5, 125 e 126, todos de 2025, da CDH, e todos de minha autoria, aprovados nesta Comissão, com o objetivo de debater sobre "Os direitos e desafios da pessoa com deficiência no setor de transporte aéreo, à luz da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, e das mudanças propostas para uma nova resolução (Anac)".

A reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos interessados por meio do Portal e-Cidadania, na internet, em senado.leg.br/ecidadania, ou pelo telefone da Ouvidoria, 0800 0612211.

O relatório completo com todas as manifestações estará disponível no Portal e-Cidadania, assim como as apresentações que forem utilizadas pelos expositores.

Antes de apresentar as nossas convidadas e convidados, vou fazer a minha autodescrição.

Eu sou uma mulher branca, de cabelos castanhos claros, na altura dos ombros, olhos verdes. Estou com um vestido todo *tie-dye*, colorido, verde, rosa, vermelho, preto, num ambiente iluminado, com quadros, livros e espelhos.

Agora, eu quero falar dos nossos convidados que estão participando de forma presencial: Raul de Souza, que é Diretor de Segurança e Operações de Voo da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abeaer), representante das empresas de transporte aéreo.

Convidados que participarão por videoconferência: Anna Paula Feminella, Secretária Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência do Ministério de Direitos Humanos e da Cidadania, infelizmente, nos enviou uma mensagem pela manhã avisando que, por motivos de saúde, não será possível estar conosco na audiência. A gente deseja melhoras para a Secretária Anna Paula e lamenta o imprevisto.

Agora, os convidados que participarão por videoconferência: Fátima Braga, representante do Universo Coletivo AME (Atrofia Muscular Espinhal) e fundadora da Associação Brasileira de Amiotrofia Espinhal (Abrame); Yuri César Cherman, Gerente de Regulação das Relações de Consumo da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); Marco Pellegrini, ex-Secretário Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência; Mizael Conrado, Secretário-Geral do Comitê Paralímpico Brasileiro e ex-Presidente do Comitê Paralímpico Brasileiro; Simone Tcherniakovsky, *Country Manager* no Brasil da Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata).

Agradeço a presença de nossas convidadas e convidados nesta audiência pública, na qual vamos falar de um dos direitos mais básicos de qualquer cidadão, que é o de ir e vir. Mas, antes, eu vou fazer uma breve fala de introdução ao nosso debate e vamos, antes ainda da minha breve fala, exibir um vídeo preparado pela equipe da nossa Comissão de Direitos Humanos.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrilli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. Para discursar. *Por videoconferência.*) - Muito obrigada pelo vídeo.

Eu queria convidar o Sr. Raul de Souza, Diretor de Segurança e Operações de Voo da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) para compor a mesa.

Muito obrigada.

Bom, como bem mostrou o vídeo, hoje o nosso foco é debater os desafios do transporte aéreo em oferecer acesso universal e derrubar as barreiras que ainda existem para incluir todas as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida nesse direito.

A gente vive num país com dimensões continentais, e o transporte aéreo é um meio extremamente necessário para unir famílias, amigos, mas também para promover educação, cultura, esporte, lazer, turismo, trabalho e saúde.

As pessoas com deficiência também desejam viajar para usufruir do turismo, do lazer, para conhecer melhor a cultura culinária, tradições, monumentos e as ricas belezas do nosso país e de outros locais do mundo.

E muitos cidadãos com deficiência precisam viajar diversas vezes por ano devido a compromissos de trabalho, congressos, *shows*, tratamentos, eventos, competições; às vezes, como os nossos atletas, por exemplo, como os nossos artistas ou profissionais, mas, muitas vezes, como público, torcedores, fãs.

Todo mundo tem direito de viajar para celebrar o aniversário de um familiar que reside em outro estado ou país; participar de momentos únicos como casamento, despedida de um ente querido, e, a depender das distâncias, o transporte aéreo se torna ainda mais necessário. Tudo isso faz parte da vida.

A gente não pode admitir que uma parcela da população, a dos brasileiros que têm algum tipo de deficiência, seja impedida ou tenha seu acesso ou direito dificultado porque usa uma cadeira, porque usa um respirador, porque usa uma almofada, porque usa uma bengala, porque não enxerga, enfim. E leis não faltam.

Como todos sabem, temos assegurado, desde o ano 2000 - quando a Lei Federal de Acessibilidade, a 10.098, foi aprovada -, que os diferentes modos e meios de transporte devem oferecer acessibilidade e mobilidade para todos os brasileiros.

E, mais recente, já completando uma década, temos a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência - também conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência - da qual tive a honra de ser a Relatora e autora do texto final, aprovada por unanimidade no Congresso Nacional.

A LBI veio para assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício de todos os direitos e liberdades fundamentais pelos brasileiros com deficiência.

Em seu art. 46, reforçando as garantias da Lei 10.098, estabelecemos expressamente que, para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo - terrestre, rodoviário, aéreo -, são parte integrante os veículos, barcos e aeronaves, e também os terminais, as estações, as paradas do sistema viário e a própria prestação do serviço.

Quando a gente fala de sistema acessível, a gente está falando de tudo isso. E hoje, no âmbito do transporte aéreo, é a Resolução nº 280, de 2013, da Anac, que regulamenta as questões de acessibilidade e de assistência aos passageiros.

No entanto, neste ano, a agência colocou em consulta pública uma nova proposta de resolução com mudanças no atendimento a pessoas com deficiência, que trouxeram uma aflição muito grande ao segmento, um desconforto muito grande para quem tem deficiência e viaja, e uma aflição que representa milhões de consumidores com algum tipo de deficiência, cerca de 9% da população brasileira, que querem ter seus direitos assegurados, respeitados, como qualquer outro cidadão, qualquer outro público consumidor.

Dois pontos receberam mais críticas: a alteração do conceito sobre quem é o passageiro que tem necessidade de assistência especial; e a permissão dada à empresa aérea, que poderia decidir sozinha, de maneira unilateral, quem seria a pessoa com deficiência com autonomia e independência para viajar desacompanhada.

São pontos sensíveis que merecem reflexão aprofundada e a promoção da participação ativa dos cidadãos com deficiência. E, somado a isso, infelizmente, muitas pessoas com deficiência vêm denunciando violação de seus direitos no transporte aéreo, e algumas bastante graves, como serem impedidas de embarcar, serem constrangidas por equipes de terra ou de bordo, que deveriam ajudar, ou ainda terem seu desembarque atrasado, dificultado, ou não podendo sentar numa poltrona que seja adequada.

Eu mesma já passei por isso de ser obrigada a ficar por horas presa no avião, sem poder desembarcar, por não localizarem a minha cadeira de rodas. E também assim, como muitos já nos relataram, de receber um equipamento vital, como é a cadeira, ou outra tecnologia assistiva, completamente danificado.

Essas queixas também trazem questões como a falta de informação sobre os procedimentos necessários, o desconhecimento ou o desinteresse sobre a real necessidade de apoio e suporte de cada pessoa, falhas no atendimento prioritário, no embarque, no desembarque.

Parece que o passageiro com algum tipo de deficiência é visto como um problema a ser evitado. Por isso, a importância desta audiência, para que a gente possa colocar mais luz nessa discussão e trabalharmos mais para garantir direitos e aprimorar os serviços aéreos, que são tão necessários, e impedir que direitos já conquistados sejam retrocedidos.

Eu agradeço, mais uma vez, a presença de todos e, antes de passar a palavra aos nossos palestrantes, eu comunico que cada convidado poderá fazer o uso da palavra por até dez minutos.

Eu vou passar a palavra para o Sr. Raul, mas fica tranquilo, Mizael, que eu já sei que você tem compromisso e logo, logo, eu passo a palavra para você também.

Então, com a palavra, o Diretor de Segurança e Operações de Voo da Abear, Associação Brasileira das Empresas Aéreas, o Raul de Souza.

O SR. RAUL DE SOUZA (Para expor.) - Muito obrigado, Senadora, pelo convite e pela oportunidade de estar nesta Comissão.

É tão importante para a gente esse assunto - a gente que eu digo são as empresas aéreas, a indústria como um todo -, que eu vim presencialmente para fazer essa apresentação. Esse é um assunto...

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrilli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. *Por videoconferência.*) - Muito obrigada.

O SR. RAUL DE SOUZA - ... que a gente tem labutado muito internamente, depois que a Anac colocou a possibilidade de revisão da Resolução 280, que é uma resolução de 2012... 2013, desculpa. Tem 12 anos aí na praça, no mercado, e já passou da hora de a gente revisar isso, porque esse tema é superimportante. A gente precisa aperfeiçoar de qualquer maneira essa regulação.

Antes de eu começar, Senadora, se me permitir, eu vou fazer uma breve descrição para quem está *online*: eu sou um homem branco; 1,80m; tenho 96kg; sou desprovido de cabelo; uso barba, está ficando branca, inclusive; estou vestindo um terno preto com uma gravata que eu tentei combinar, que é cinza. Essa é a minha descrição.

Eu tenho uma apresentação para ser feita e eu vou iniciá-la. Ela é supersimples, mas eu acho que é importante para orientar o início da discussão aqui nessa importante Comissão.

Tem um *delay*.

Na revisão da Resolução 280, as empresas contribuíram, a gente se reuniu e fez várias reuniões internas, fez reuniões com a agência reguladora, a Anac - o Yuri, colega que está presente aí, participou de reuniões com a gente -, e um dos pilares que a gente colocou, fundamentais na revisão da atual resolução é: ampliação da acessibilidade e o aprimoramento do atendimento ao Pnae, isso é indiscutível, tem que ser feito, e isso é um processo contínuo. Podem acontecer algumas falhas, mas a gente está aqui para isso, para corrigir e buscar a melhor condição de prestar esse serviço.

A garantia da segurança durante toda a operação, não só do passageiro com deficiência, mas dos demais passageiros que habitam o mesmo ambiente confinado, que é uma aeronave. E o cumprimento de todos os requisitos técnico-operacionais de certificação das aeronaves. Isso é superimportante para a gente, para a gente não perder uma linha que é fundamental e foi conquistada com vários anos, que é a segurança desse meio de transporte.

Eu coloquei aqui, para esclarecer, algumas orientações que são gerais que as empresas passam aos seus colaboradores, e isso é revisado e constantemente retreinado com eles: o princípio básico é a comunicação, ou seja, perguntar ao cliente como pode ajudar e quais são as suas necessidades; clientes que não possam compreender as instruções de segurança ou que não possam atender as suas necessidades fisiológicas sem assistência deverão estar acompanhados; não há um número máximo de clientes com necessidades especiais; independentemente de o cliente estar acompanhado ou não, ou do tipo de deficiência que possui, as informações devem ser adequadas ao cliente e transmitidas pelo comissário assim que possível durante o embarque até o fechamento das portas; os clientes com necessidade de atendimento especial embarcam primeiro, dentro do possível, e terão atendimento prioritário em todas as fases do voo, inclusive nos procedimentos de *check-in*. Esse atendimento demanda atenção e cuidado especial dos tripulantes, pois cada vez mais as autoridades e a própria sociedade preveem serviços diferenciados e de qualidade, não sendo admissível expor esses clientes a situações constrangedoras, conforme a própria Senadora já explanou no início da audiência.

O cliente Pnae, como chamamos na regulação da Anac, tem direito aos mesmos serviços que são prestados aos clientes em geral, porém em condições de atendimento prioritário em todas as fases de sua viagem, inclusive com precedência aos

clientes frequentes das empresas aéreas. E devem-se observar as suas necessidades de assistência especiais, incluindo o acesso às informações e às instruções, às instalações aeroportuárias, às aeronaves e aos veículos à disposição dos demais clientes. Então, essas orientações são básicas e são transmitidas e revisadas sempre pelas empresas aéreas, junto aos seus colaboradores.

Prosseguindo, acho que o mais importante aqui são alguns pontos de atenção que a gente trouxe aqui. Não trouxemos todos, porque as contribuições para a Resolução 800 são densas e já foram enviadas à Anac. A gente trouxe alguns pontos - só para clarificar - que devem ser observados na construção da nova resolução, na visão do operador aéreo aqui.

Na definição de Pnae, conforme a Senadora já tinha comentado anteriormente, o ponto de atenção é a dificuldade para determinar todos os níveis e tipos de deficiência de cada passageiro. Isso é uma dificuldade para a empresa aérea, para prestar o melhor serviço. Devem-se observar as restrições relativas à segurança operacional, que fica, ao fim e ao cabo, sob responsabilidade das empresas aéreas. Então, no final, a responsabilidade sobre a segurança da operação e do transporte é do operador aéreo. *(Pausa.)*

Está demorando um pouquinho para passar aqui.

Ainda no art. 3º, no §2º, o Pnae possui autonomia e livre-arbítrio no acesso, em condições de igualdade, aos demais passageiros ou serviços de transporte aéreo - isso é indiscutível. Porém, a autonomia e o livre-arbítrio não podem se sobrepor ou prevalecer sobre os requisitos de segurança operacional. Isso é uma preocupação nossa, e a gente vai ter que equacionar isso, para garantir a segurança de todos que estão a bordo.

No art. 6º, o Pnae deve receber os mesmos serviços que são prestados aos demais passageiros, porém em condições de atendimento prioritário. Isso também é indiscutível, porém o ponto de atenção é: a priorização mencionada no art. 6º, em todas as fases da viagem, deve atentar para as restrições técnicas de alguns tipos de aeronave.

A título de exemplo, existem aeronaves que operam reguladas pelo Rbac 121, que é o nosso guarda-chuva da aviação regular brasileira, que regula as empresas aéreas brasileiras, existem aeronaves que estão embaixo desse guarda-chuva de regulamento que não dispõem de cadeira de rodas ou espaço para colocação de cadeira de rodas a bordo, por questões de certificação de projeto. Então, a gente tem que entender também que existem alguns projetos de avião; os aviões foram certificados e são utilizados, mas, por questões dimensionais e de certificação e de engenharia, não existe essa possibilidade.

Art. 8º: "A prestação de assistência especial de que trata esta resolução não deve acarretar qualquer ônus ao Pnae", em conformidade com os dispositivos aplicáveis. A gente tem um ponto de atenção aqui, uma preocupação - inclusive, foi feita a contribuição para a ANAC - com relação à subjetividade na definição de "qualquer ônus", que pode acarretar interpretações diversas, além daquelas previstas pelo regulador.

A gente considera que se deve considerar - "considera que se deve considerar" é um pleonismo, eu errei aqui - todos os aspectos de segurança operacional que somente o operador aéreo vai determinar, como, por exemplo, uma evacuação de emergência.

Então, pessoal, só para esclarecer aqui para vocês, porque não sei se todo mundo tem esse conhecimento, os aviões são certificados para serem evacuados, em questão de emergência, em 90 segundos. Todas as portas têm que ser abertas, os comissários têm que apoiar, e todo mundo que está a bordo tem que sair desse avião em 90 segundos. É um requisito de certificação, então essa é uma preocupação nossa numa condição de emergência.

Art. 9º: "O Pnae que requeira assistência especial deve informar ao transportador aéreo, desde o início da consideração dos serviços de transporte aéreo, independentemente do canal de comunicação utilizado: [...] a indicação de quem viajará desacompanhado ou acompanhado".

Aqui também temos outro ponto de atenção. Essa indicação é superimportante para a empresa aérea, para garantir o devido atendimento especial solicitado e a segurança operacional também, que é superimportante. Entendemos nós, empresa aérea, que, nesses casos, deve haver uma avaliação especial técnica, específica para esse transporte.

Art. 14º: "O Pnae possui autonomia e livre arbítrio acerca de seus próprios cuidados pessoais, cabendo-lhe a decisão de viajar desacompanhado ou acompanhado".

Aqui, o nosso ponto de atenção, nesse artigo, é que...

(Soa a campanha.)

O SR. RAUL DE SOUZA - ... por vezes, o Pnae pode não dispor da capacidade para avaliar, dentro do ambiente operacional que estará inserido, se poderá viajar desacompanhado ou não. A gente entende que nem todo mundo tem um conhecimento técnico do que é viajar num ambiente confinado e pressurizado. A decisão demanda análise técnica específica quanto ao risco inerente à atividade aérea. A atividade aérea tem um risco, principalmente nas situações

de emergência, como despressurização, descompressão explosiva e evacuação de emergência. A decisão quanto à necessidade de acompanhante não deve caber somente ao Pnae, mas deve ser compartilhada com a equipe médica especializada das empresas aéreas.

Estou encerrando já.

Art. 15º: "O transportador aéreo não pode restringir o transporte de Pnae desacompanhado sob alegação de incapacidade de cuidar de seus próprios cuidados pessoais, podendo ser exigida a autodeclaração do Pnae assumindo plena responsabilidade por seus cuidados pessoais".

Aqui, o nosso ponto de atenção é: cuidados pessoais, incluindo auxílio com alimentação, necessidades fisiológicas ou auxílio médico que for necessário não devem ser uma atribuição ou responsabilidade da tripulação. Uma autodeclaração equivocada sobre a capacidade de atender seus próprios cuidados pessoais pode expor o cliente e demais passageiros a desconfortos e constrangimentos, além dos riscos, exatamente o que a empresa aérea não quer.

Era isso, Senador, o que eu tinha para apresentar. Eu me coloco à disposição para continuar aqui acompanhando a audiência.

Muito obrigado pela oportunidade.

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrielli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. *Por videoconferência.*)
- Muito obrigada, Sr. Raul de Souza.

Esclarecedor, dados importantes, mas, às vezes, é tão duro, sabe, Sr. Raul, porque é claro que, para a pessoa com deficiência, em qualquer situação, no teatro, na igreja, no parque, no carro, em qualquer lugar, a dificuldade é maior. A gente sabe disso, não é?

É por isso a nossa necessidade de nos adaptarmos a situações emergenciais, inclusive para as pessoas com deficiência. É algo de extrema importância.

Eu queria avisar que o nosso Senador Jaime Bagattoli está presente. Queria saber, Senador, se o senhor quer fazer uso da palavra.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Pela ordem.) - Obrigado.

Obrigado, quero cumprimentar aqui a Senadora Mara Gabrielli.

Quero dizer para vocês que a gente tem que ter sensibilidade com essas pessoas que têm algum problema, algum problema de locomoção, essas pessoas que têm alguma deficiência; e agradecer sempre a Deus poder ajudar essas pessoas, de uma maneira ou de outra.

Eu quero aqui agradecer... É Raul de Souza, né? Você é da Associação Brasileira das Empresas Aéreas, Abear, né?

O SR. RAUL DE SOUZA - Exatamente, Senador.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu quero dizer até para você que uns dias atrás, uns 20 dias atrás, veio comigo uma pessoa lá do Município de Ji-Paraná, de Rondônia. O nome dele é Geovani - Geovani. Veio aqui, conheceu a Senadora Damares, conheceu diversos Senadores. Ele tem... Ele vai na Apae. Já tem mais de... Passou já dos 40 anos, acho que ele tem 41, 42 anos, e a gente vê a alegria dessas pessoas quando são bem tratadas por todos nós. Não é só na questão do transporte aéreo, mas no transporte rodoviário, nos ônibus, enfim, todas as situações que tem...

Eu até fiquei assim indignado outro dia, vendo que um Governo - o Governo agora - querendo tirar parte dos direitos das pessoas que... Principalmente essas pessoas da Apae, que estudam, que vão hoje, que têm um acompanhamento na Apae, que têm uma participação muito grande de emendas parlamentares, tanto da federal quanto da estadual.

Quero dizer para vocês que a gente fica, eu... Como eu via como funcionava a aviação, o transporte aéreo, 40 anos atrás, e como funciona hoje... Então, isso nós temos que admitir: as empresas melhoraram muito, não só pela questão da lei, mas por uma questão de também sensibilidade, que eles sabem que têm que dar um bom tratamento, uma boa condição a essas pessoas.

Inclusive, no dia que eu trouxe o Geovani, veio um acompanhante junto também, mandei um acompanhante para vir com ele, com autorização da família e tudo. Ele ficou hiperfeliz, tanto pelo tratamento aéreo que ele teve dentro do avião quanto pelo tratamento, pela recepção que ele teve aqui em Brasília.

Quero dizer que nós temos que ser sensíveis com essas pessoas e temos que fazer aquilo que nós pudermos fazer, que o Congresso Nacional puder fazer, que as pessoas, independentemente... A própria sociedade, aquilo que puder fazer para essas pessoas, é só gratidão, porque a gente sabe qual que é o procedimento, o que ela tem de enfrentar na vida, ainda mais se tiver que fazer uma viagem longa e não tiver um bom tratamento.

Obrigado, Sr. Raul.

Eu queria aqui, Senadora Mara Gabrilli, dizer para você que o Senador Bagattoli... eu tenho hoje, inclusive, um irmão meu, que eu queria trazer aqui em Brasília; ele teve um AVC. E a gente vê como essas pessoas... no caso dele, eu nem posso, nem dá para... hoje, quase seria impossível levá-lo num avião de linha comercial. A gente fica assim, sensibilizado mesmo. E não é porque a gente só tem um caso, às vezes, dentro da família, ou amigos da gente, mas nós precisamos entender que nós, os seres humanos, precisamos ter mais amor, mais dignidade com essas pessoas.

Obrigado.

O SR. RAUL DE SOUZA - Senador, se o senhor me permitir, Senadora, eu sou aviador de formação - Força Aérea, piloto. A aviação é ultratecnologia, mas, por trás disso tudo, quem está operando é um ser humano, e quem está sendo atendido é um ser humano. Então, a proposta das empresas na contribuição da consulta pública é cada vez mais humanizar esse serviço, alinhado com a tecnologia. Isso é o mais importante para a gente.

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrilli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. *Por videoconferência.*) - Muito obrigada, Senador Jaime. Muito obrigada, Raul.

Agora eu quero passar a palavra para o nosso atleta paralímpico, Secretário-Geral do Comitê Paralímpico Brasileiro, Mizaél Conrado.

O SR. MIZAEEL CONRADO (Para expor. *Por videoconferência.*) - Muito bom dia, Exma. Senadora Mara Gabrilli, na pessoa de quem eu cumprimento os demais Parlamentares aqui presentes; Raul, Pellegrini - nosso Marco Antonio Pellegrini.

Primeiro, eu quero dizer que é uma alegria participar desta sessão, especialmente estar com você, Mara, que é uma pessoa muito importante, não só para o Comitê Paralímpico, mas para todas as pessoas com deficiência deste país, já que você encampou aí a maior inovação legislativa da história no tocante às pessoas com deficiência deste país, criando alguns marcos importantes, e segue na luta por garantia de direitos, por constituição de direitos para as pessoas com deficiência do Brasil.

Esta audiência pública é mais um ato nesta direção; um tema tão importante e tão relevante, que basicamente garante um dos mais relevantes princípios constitucionais, que é o direito de ir e vir. Então, mais uma vez, te cumprimento por liderar esta audiência, e eu sei que você, na própria norma, anteriormente ditada pela Anac, trabalhou muito para que o retrocesso não fosse ainda maior do que o que foi. A gente espera que nessa consulta pública a gente possa equacionar alguns problemas importantes, com relação às condições de viagem para as pessoas com deficiência no Brasil e até para fora do Brasil.

Eu sou aqui do Comitê Paralímpico Brasileiro, que realiza uma série de eventos - são mais de 500 por ano -, e a gente tanto emite passagem para as nossas seleções, para os nossos atletas que representam o nosso país, como também a gente recebe mais de 800 clubes que participam das nossas competições.

Apenas o Comitê Paralímpico Brasileiro emite em torno de 12 mil bilhetes por ano. São 12 mil... Aliás, são 24, porque são 12 mil viagens e 24 mil trechos por ano.

Os nossos dissabores são inúmeros e eu quero dividir em duas partes.

Primeiro, a questão da própria norma da Anac. Quando antes da vigência da última norma, nós tínhamos lá os assentos preferenciais. Então, as pessoas com deficiência sempre tinham a prioridade dos primeiros assentos, o que se alterou em nome do aspecto econômico das companhias para que elas pudessem vender esses assentos. Naturalmente, a gente entende também os desafios dessas companhias, não à toa a gente ouve na imprensa que uma está quebrando, que precisa fundir com a outra ou que pediu recuperação judicial. Então, naturalmente, não pode passar despercebido esse aspecto econômico em torno do setor aéreo. Por outro lado, não dá para a gente também desconsiderar a necessidade dos usuários.

Já aconteceu comigo, várias vezes, de sentar no meio da aeronave, ali pela poltrona 15, 20, e eu perder o serviço de bordo, porque eu estou na janela, o serviço passa no corredor e eu não consigo ter acesso. Eu que sou cego tenho esse tipo de problema. Também no desembarque, já aconteceu muitas vezes, a gente fica por último e, se eu não saio da 15ª poltrona lá para a frente do avião, para que as pessoas me vejam, para que eu desembarque, muitas vezes, se eu ficar ali, eu vou permanecer ali. E quando for partir para o próximo voo é que alguém vai me encontrar na 15ª poltrona. Muitas vezes, se a gente pensar no cadeirante, a situação é ainda mais complexa, porque o cadeirante tem ainda uma questão de mobilidade, que é um complicador maior do que é para o cego.

Então, eu entendo que isso deveria ser revisto. Obviamente que não se pode impedir a companhia de vender um assento e auferir receita com aquele assento, quando não há prioridade, quando não há necessidade de alguém ocupar aqueles

assentos. Agora, da mesma forma como os *upgrades* ou as compras desses assentos acontecem momentos antes do voo, pelo menos depois do *check-in* aberto, você poderia estabelecer um prazo anterior para que as pessoas com deficiência pudessem ter direito de acessar esses locais, porque isso não é um privilégio, é uma necessidade.

Outro ponto muito importante, que não tem relação com a norma, mas tem a ver com as companhias aéreas, e que são duas coisas. Primeiro, o aspecto da terceirização trouxe uma piora bastante significativa no atendimento, pelo menos a meu ver. A gente precisa chegar ao aeroporto com uma antecedência maior, por conta de uma documentação que poderia ser anteriormente preenchida. O cego parece bastão, muitas vezes, de corrida, então, leva o *blind* para um quadradinho, aí vem outra pessoa buscar o *blind* do quadradinho e passa para uma outra pessoa, até que a gente possa chegar à aeronave. Muitas vezes a gente tem alguma necessidade naquele percurso, de ir a uma farmácia, a um banheiro, que, lamentavelmente, por conta desse processo todo, muitas vezes, a gente acaba não conseguindo fazê-lo por conta desses trâmites, de estar sendo passado como um bastão por vários atendentes ali.

Além do que a gente tem vários perfis de viajantes. A gente tem o perfil do viajante, que é o caso de todos nós, muitas vezes a gente está indo para férias, para uma viagem e não tem problema aguardar, chegar com um pouco de antecedência. Mas, por outro lado, eu imagino o caso da própria Senadora Mara Gabrilli, que tem eventos em São Paulo e dali a pouco tem que estar em Brasília, em um curto espaço de tempo. Como é que ela vai chegar 2,5 horas, três horas antes de um voo? Sem contar que, se estiver sozinho, você precisa aguardar o funcionário. Aí descem todos os passageiros e, muitas vezes, a gente espera ainda mais 10, 15 minutos, o pessoal limpando o avião e a gente lá dentro para descer. Quer dizer, uma prioridade que é a última a descer e, lamentavelmente, não há uma preocupação com esse indivíduo, porque pouco importa se ele tem um compromisso, uma reunião, uma atividade, porque, na realidade, a prioridade são os procedimentos da companhia aérea.

E o aspecto da capacitação, da preparação desses funcionários. É muito comum a gente... Semana passada, eu viajava para o Chile, eu estava com uma mala de mão, a funcionária me pede "Deixa que eu levo sua mala". A gente passa pelo raio-X, passei pela imigração, e aí eu pergunto: "Você está com a minha mala?", ela esqueceu minha mala na esteira. Enfim, algo que poderia me trazer um prejuízo imenso, se eu não me lembro da mala naquele momento, a mala teria, infelizmente, ficado para trás.

A comunicação. É muito comum, na volta dessa mesma viagem para o Chile, eu embarco, quando desço do avião, tem lá uma cadeira de rodas. E naturalmente, eu disse: "Não preciso da cadeira de rodas". E aí o funcionário leva a cadeira e depois volta para me buscar, e nisso demorou mais de 15 minutos para voltar. Eu já tinha ficado por último no avião e o próximo embarque já ia ter o seu início.

A gente teve muitos problemas também com os nossos atletas que têm deficiência física, com relação às cadeiras. Quando a gente vai viajar com uma equipe de bocha, que é uma modalidade em que as pessoas são tetraplégicas, a gente manda toda a documentação relativamente às cadeiras, sobretudo as motorizadas. Chega no aeroporto, não sei o que acontece com essas informações, que precisa ser feito o processo todo novamente. Então, normalmente, eles chegam cinco, seis horas antes de cada voo para conseguir embarcar. Sem contar nos casos em que a gente tem delegação, já aconteceu isto no rúgbi, por exemplo, para a Dinamarca: nós tínhamos uma equipe de três atletas e aí não conseguimos embarcar, tivemos que dividir em três voos diferentes, muitas vezes isso implica logística, implica custo, porque, se é para um local que tem apenas um voo, apenas uma companhia, implica diárias a mais, alimentação a mais, enfim, todo um custo que a gente acaba tendo que suportar, por conta dessa necessidade de embarcar em voos diferentes.

Então, espero que esta consulta pública possa realmente corrigir essas questões, que as companhias aéreas invistam na capacitação dos seus colaboradores. Quando o Raul diz aqui que tecnologia, processo, tudo isso é importante, mas o fundamental são as pessoas, porque são as pessoas que operam e que executam todos esses processos.

Então a gente espera, obviamente, sem prejuízo do aspecto econômico, que se pense na necessidade das pessoas e numa condição razoável de viagem que essas pessoas devem ter e que, de fato, essa questão da capacitação seja observada pelas empresas, que as empresas entendam que ali está um consumidor como qualquer outro, que, não obstante, precisa de atendimentos especiais. É uma obrigação da companhia, porque é um cliente que, da mesma maneira como todos os outros passageiros, adquire os seus bilhetes e tem, lá na Constituição da República, o direito de ir e vir.

Muito obrigado a todos. Mara, muito obrigado pelo convite, parabéns pela iniciativa e, de verdade, a gente aguarda que, ao final, essa consulta pública possa gerar uma melhoria nas condições de viagem para a população com deficiência. Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrilli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. *Por videoconferência.*) - Obrigada, Mizael, meu amigo Mizael; já viajamos muito juntos, sempre nos encontrando. Você sabe, Mizael, que você mencionou a minha dificuldade de ter que pegar voo toda semana. Atualmente, eu só posso viajar por uma companhia

aérea brasileira, porque uma das companhias aéreas brasileiras colocou uma aeronave para Brasília em que não cabe a minha cadeira. A única aeronave que vai para Brasília é essa aeronave em que não cabe a minha cadeira.

E, na outra companhia aérea, eu posso chegar no avião sem a cabeça, que não tem como eu sentar na primeira fileira. *(Risos.)* Eu posso tentar reservar com antecedência, mas não acontece, porque o assento as pessoas pagam e, muitas vezes, a companhia aérea dá o assento de cortesia. E aí chega a pessoa com deficiência, que antes ainda tinha essa prioridade, né, e hoje não tem mais, Mizael. E, se tiver que, por exemplo, me carregar - são duas pessoas para me carregar; eu já sou enorme, com mais duas para entrar na tua poltrona lá na 15, na janela -, acabou, eu fico inteira roxa, e quem está me carregando também.

Então, assim, a gente chegou a um momento em que, tem hora em que eu não tenho como viajar, não tenho, porque não tem lugar, não tem aeronave, não tem como. E, olha, eu vou lhe dizer que eu sofro muito menos no Brasil do que fora. Acho que as nossas companhias já aprenderam bastante, mas muitas estão retrocedendo por questões de atitude mesmo, de comportamento. E a gente entende a questão econômica, mas, se é prioridade, é prioridade.

E essa questão de a prioridade desembarcar por último, isso tinha que mudar no mundo inteiro, não faz sentido algum. Ainda mais uma prioridade que passou a noite inteira viajando, que não consegue chegar ao toailete do avião, ainda vai ser a última a desembarcar. Então, tem muita coisa para a gente discutir.

Superbrigada, Mizael, por trazer essas coisas, essas situações por que você também passou, e lhe agradeço sempre por abrilhantar nossas audiências.

Eu quero passar a palavra para Fátima Braga, Representante do Universo Coletivo AME e fundadora da Associação Brasileira de Amiotrofia Espinhal, outra amiga querida.

Com a palavra, Fátima.

A SRA. FÁTIMA BRAGA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Oi, bom dia. Obrigada pelo convite. É sempre um prazer estar à frente de ações como essa, lutando pelas pessoas com deficiência, as pessoas com doenças raras, que também são usuários do transporte aéreo.

E, sabe, Mara, eu acho que nesse momento a gente não fala só de uma pessoa cadeirante, a gente fala também de pessoas que são cadeirantes e usam equipamentos de suporte à vida, os quais são barrados, são violados quando esses pacientes precisam de uma viagem aérea. Eu mesma já passei - você sabe da história -, há alguns anos, uma situação humilhante com o meu filho. Tudo comprado já, a gente estava com um evento, inclusive com você, e nós fomos barrados no embarque para poder viajar com o Lucas para participar de um evento extremamente importante para a comunidade AME na época. Então, hoje nós vemos direitos violados. Todos os equipamentos que são de ventilação mecânica, seja para apneia do sono, para paciente neuromuscular, para pacientes tetraplégicos que precisam respirar, em algum momento do dia, com equipamentos de suporte à vida, que são equipamentos fabricados nos Estados Unidos, na sua maioria, que são regulamentados internacionalmente, são aceitos internacionalmente em qualquer voo... No Brasil, esses direitos são violados absurdamente.

Então, quando eu escuto falar que algumas coisas não conseguem andar, não conseguem realmente acontecer, porque as companhias aéreas estão com cuidado com essas pessoas com deficiência, eu discordo, não é só isso. Nós, que não temos deficiência, passamos por vexames absurdos nos aeroportos: você tem que embarcar rapidamente, você pega filas imensas, você tem a sua bagagem que está regulamentada, com o peso correto, com a mala correta, confiscada para ir no porão e, na verdade, ou você aceita ou você é convidada a não embarcar.

Para as pessoas com deficiência, a maioria, que precisam de acompanhantes, são pessoas que têm os seus direitos violados todos os dias, todas as horas, chegando ao cúmulo de você querer viajar com o seu filho que tem uma deficiência mais crônica e você ter que comprar três fileiras de cadeiras, ou seja, nove passagens, para tirar as cadeiras, colocar uma maca e levar duas pessoas acompanhantes, mas você imagine você comprar nove passagens com o preço das passagens no Brasil. Fica inviável, é justamente para você desistir de viajar.

E eu acho esse tema extremamente importante. A gente vem lutando não é de agora, já faz anos. Eu me lembro de que isso aconteceu com o meu filho, ele tinha 12 anos, ele já vai fazer 24. Então, isso é um absurdo, sabe? É humilhante porque você vai, tem aqueles formulários, o médico do paciente coloca todas as informações, coloca que essa pessoa está *(Falha no áudio.)*

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrilli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. *Por videoconferência.*) - Eu acho que a Fátima caiu.

Enquanto a Fátima tenta se reconectar, eu quero passar a palavra para o Professor, meu amigo Marco Pellegrini, que é especialista em tecnologia assistiva e ex-Secretário Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência. Depois, Marco, quando a Fátima voltar, ela espera você terminar e continua, está bom?

Então, com a palavra o Marco Pellegrini.

O SR. MARCO PELLEGRINI (Para expor. *Por videoconferência.*) - Combinado, Mara.

Superbrigado pelo convite para estar aqui neste momento tão importante. Você, que já nos salvou em várias outras situações, como foi o caso da vacina - naquele momento, você conseguiu gerar uma audiência como esta, a gente conseguiu mudar a prioridade da vacina e colocar naquilo, porque realmente precisava - e em tantos outros momentos, Mara. Você é maravilhosa.

Eu sou um homem negro, de 60+, sou tetraplégico. Hoje, estou como Coordenador de Mobilidade e Transporte na Secretaria dos Direitos da Pessoa com Deficiência e meu sinal na comunidade surda é a mão fechada, imitando o meu *joystick* aqui, com o polegar encostado no queixo. E eu venho aqui não só como um usuário e alguém que é muito impactado por isso; eu começo dizendo que isso é uma emergência, porque é aquilo que a Mara relatou aqui, de que ela não consegue viajar. Eu gostaria de estar fazendo esta audiência presencialmente; eu não estou porque é extremamente difícil, desgastante esse processo e eu nunca sei se eu vou chegar lá com a minha cadeira em condição de eu poder usá-la - e, na volta, a mesma situação.

Então, hoje, o que a gente está discutindo aqui não é uma questão de se o acompanhante paga ou não paga, se é importante ou não é. Nós estamos discutindo por algo que a gente não consegue pagar, que é o direito de poder comprar uma passagem, programar umas férias e saber que vai conseguir cumprir isso. Eu já estive em diversas situações - desde 2008 que eu estou trabalhando em governo, militando - e viajei muitas, mas muitas vezes (semanalmente, praticamente), e sofri todo tipo de consequência por conta disso. Então, eu posso falar com muita propriedade, com muita tranquilidade do que tem sido isso.

Também falo como especialista, porque eu sou metroviário. Dentro do metrô de São Paulo, eu acompanhei, ajudei, apoiei todo o processo de adaptação da empresa para transportar pessoas com deficiência; eu sou o primeiro empregado que o metrô teve nessa condição e isso causou impacto e se estendeu ao transporte ferroviário também. E também à questão de abandono de prédio. Então, eu conheço profundamente essa questão.

Eu trago aqui, primeiramente, um ponto - e eu já fui tirado do avião por diversas maneiras diferentes. Já estive sentado dentro do avião, voltando de uma conferência em Brasília, e me tiraram do avião dizendo que a minha cadeira era um perigo para o voo - então é aquilo que o Mizael colocou, de que você manda toda a documentação, você informa isso e, lá na ponta, não acontece. De uma forma muito equivocada, vieram dizer que a minha cadeira tinha uma bateria que não podia voar. A minha cadeira custa US\$30 mil.

Como a Fátima colocou aqui, ela tem todas as homologações internacionais, porque ela é fabricada nos Estados Unidos e na Suécia. E aí, vem alguém que não conhece absolutamente nada e vem fazer uma afirmação completamente equivocada. E eu venho no momento seguinte, no voo seguinte, porque eles constataram que não tinha absolutamente procedência nisso.

E eu já tive cadeira quebrada das mais diversas formas e apoio alguns amigos e conhecidos pela minha capacidade de poder consertar isso. E é recorrente esse tipo de situação. Então é algo que tem acontecido.

Mas eu quero me debruçar aqui no que o Raul trouxe no começo. Então ele falou da preocupação das empresas na certificação da aeronave, em 90s. Sim, é verdade isso. Eu participei de uma experiência desse tipo que a Gol promoveu, com a participação de muitos de vocês que estão aqui. Nós estávamos nesse momento de simulação, dentro de uma aeronave aqui em Congonhas, com as mais diversas situações. Eu, como tetraplégico, outros, cegos, cego com cão guia, pessoa com baixa estatura, autista, uma diversidade completa de pessoas com deficiência. E inclusive com o acompanhamento do engenheiro da Boeing que estava lá para acompanhar esse procedimento, que era inédito no mundo. E nós fizemos o abandono da aeronave dentro de um padrão que vocês estabelecem como norma, que mundialmente está estabelecido. Então essa não é uma situação que possa ser referida como impedimento para ter pessoas com deficiência no transporte aéreo.

Eu, quando você falou também, Raul, de companhias, tipos de aviões que não cabem, etc. e tal. Sim, é verdade. Eu acabei de vir da Alemanha, fiz uma conexão em Madrid, embarquei num avião minúsculo, não cabia cadeira nenhuma lá dentro, de transbordo, nem nada, e eles me puseram no avião e tiraram do avião. E antes de eu embarcar, eles mediram a cadeira, me perguntaram, perguntaram para mim, que sou o dono da cadeira, e não para quem não conhece, como é que a cadeira ia poder entrar no bagageiro, se a altura máxima do bagageiro era de 1,20m. E eu fui lá e preparei a cadeira para isso, retirei o encosto, e a cadeira chegou. Então é uma questão de conhecimento, de treinamento, de formação.

Uma outra situação que você trouxe é a questão da assistência especial. Eu percebo, na definição da norma e na visão de vocês, ouvindo-os, que existe uma confusão aí, uma penumbra em cima do termo que vocês usam, de Pnae. Então uma pessoa com deficiência é uma pessoa que, por definição, tem um estado permanente, não é? Isso é a base da definição. A deficiência é um estado permanente. Então eu não vou viajar e vou explodir dentro do avião, ou eu vou vomitar, ou eu vou... lá acontecer coisas que possam ameaçar qualquer um.

Quando eu pego um avião, e as pessoas com deficiência pegam um avião, elas têm uma deficiência física, elas têm uma deficiência neurológica, o que seja, elas são pessoas em estado permanente. E no dia a dia, elas usam um recurso para isso e se preparam para isso. Então eu sou capaz de decidir e de definir se eu consigo viajar sozinho naquela situação ou não. Ninguém vai definir isso por mim. O meu estado é permanente, eu sei o que é o meu estado. Então eu não entro num avião para contar com o auxílio de alguém para ir ao banheiro, ou para contar com o auxílio de alguém para comer.

Isto precisa estar muito claro para vocês: é diferente de uma situação... Eu tenho um amigo que foi impedido... Ele tem síndrome de distrofia e ele foi impedido de comprar passagem com antecipação - uma passagem internacional - porque disseram assim: "Ah, não, não sei como você vai estar lá na frente, se você vai poder viajar nessa condição". Isso não é questionável - isso não é questionável. Ele detém a completa informação da necessidade que ele precisa para embarcar. Então, não somos pessoas doentes. Pessoas doentes é que precisam de tudo isso que vocês estão dizendo aí: de um especialista técnico, médico, o que quer que seja, para dizer em que condições elas podem viajar.

Pessoas com deficiência não precisam disso. Nós não vamos explodir no meio do caminho, infartar, coisa nenhuma, e, durante o voo, as ocorrências que podem nos acontecer são ocorrências que podem acontecer a qualquer pessoa. Eu já estive em voo em que a pessoa infartou, já estive em voo em que a pessoa teve diarreia e teve que o avião parar, no meio do caminho, porque ninguém aguentava mais. Isso é comum às pessoas. Não é comum às pessoas com deficiência, especialmente.

Uma outra questão que o Mizael trouxe, com muita propriedade, é a questão de que o avião, a empresa aérea trabalha para conseguir equilibrar caixa. Sim, todas as vezes em que a gente tem esse tipo de complicação no embarque e no desembarque, é atraso para o voo. É como é para vocês: perde *slot* de decolagem, atrasa voo... Até cancelar voo já aconteceu, por causa de situações desse tipo que viram confusão: a gente já embarcou e a cadeira não chegou, quebrou cadeira, ficam criando situação por causa de espaço dentro do avião: "Você vai sentar aqui ou ali" - isso é atraso no voo. Então, assim, nós temos solução para isso. Madrid é um exemplo, o aeroporto de Madrid. Quando o Mizael colocou isso: "A gente fica num cercadinho"... No aeroporto de Madrid, o sujeito combina, em Lisboa também: "Você vai ficar onde? O seu voo vai sair tal hora. Ah, aqui? Eu te pego aqui, onde você quiser". No aeroporto de New Jersey é a mesma coisa. Eles têm uma equipe especializada, dentro do aeroporto, que não é da empresa aérea, é um terceiro que está preparado e consegue fazer o embarque e o desembarque com muita tranquilidade, garantindo os nossos equipamentos, os nossos recursos, sem nenhum problema.

Então, eu vejo que, para vocês, hoje, empresas aéreas, vocês também estão sendo tão prejudicadas quanto a gente, porque, a cada perrengue desse, a cada problema com isso, é prejuízo. E, para nós, chegar com um equipamento estragado... Da minha cadeira, eu tive um motor quebrado. Outro dia teve um sujeito de uma empresa aérea que tentou desligar a bateria - eu orientei que ela não desliga daquela forma -, já estava desligada, ele tentou desmontar a cadeira... Essas coisas significam que eu tenho que esperar vir da Suécia ou vir dos Estados Unidos uma peça para consertar minha cadeira. Hoje, quem tem compromissos profissionais e viaja com frequência tem duas ou três cadeiras para poder dar conta de cumprir os compromissos que precisa.

Então, a gente está vivendo uma situação que, apesar... Eu respeito aqui o empenho de vocês, Simone, que estão aí tentando construir essas soluções, mas vocês precisam fazer isso com uma parceria maior e melhor com a comunidade de pessoas com deficiência, para conseguir ter definições e a gente chegar a um consenso que garanta a vocês e a nós uma condição digna e, para vocês, rentável e sem nenhum problema. Sabe, não é possível a gente estar a toda hora passando vexame para embarcar, devido a um debate dentro do avião: "Ah, está atrasando todo mundo. Está acontecendo isso. Ah, perdeu o horário". É uma coisa perfeitamente evitável.

O problema não são as pessoas com deficiência, o problema está sendo na estrutura, na estratégia e no conhecimento a respeito desse embarque e desembarque. Nós ainda temos muitos equívocos.

Coloco-me à disposição. Vivi essas situações, por muito tempo, em várias outras condições. Então, o que a gente une no transporte metroferroviário não é diferente de um avião. No transporte metroferroviário, com 8 milhões de pessoas todo dia, em São Paulo, pessoas com deficiência, em todas as situações, viajam lá sem nenhum problema. Então, não é possível que na aviação seja diferente.

Experiências que eu tive em outros lugares do mundo foram melhores do que aqui no Brasil. Aqui no Brasil tem sido uma tragédia. É isso que eu queria trazer aqui para vocês.

Muito obrigado e a gente segue aqui acompanhando a audiência.

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrilli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. *Por videoconferência.*) - Marco, muito obrigada pela sua fala. Obrigada pelas suas colocações, superpertinentes, de extrema importância.

Eu queria passar não só para você, Marco, mas para todo mundo, que a gente está recebendo muitas perguntas no e-Cidadania e comentários. Então, eu queria passar à da Andreia, do Distrito Federal: "Como [que] a Anac pretende garantir que pessoas com deficiência tenham os seus equipamentos de mobilidade protegidos e recebam assistência na viagem?"

O Fábio, de São Paulo, pergunta: "Quais mudanças na resolução 280 da Anac serão debatidas para melhorar a acessibilidade no transporte aéreo de pessoas com deficiência?"

O Jean, também de São Paulo, pergunta: "Como podemos aumentar a inclusão no transporte aéreo no Brasil?"

E há alguns comentários.

Do Luan, de São Paulo: "O transporte aéreo no país está cada vez mais elitizado e inacessível às camadas mais pobres da sociedade".

O Luiz, do Rio de Janeiro, diz: "A Anac deveria ter um cuidado maior com o consumidor final, a Lei de Acessibilidade é de 2000 e só em 2025 isso está sendo debatido?"

O Carlos, de São Paulo: "A inclusão da pessoa com deficiência é uma obrigação do Estado, o direito de ir e vir, para todos os brasileiros, é garantido pela Constituição Federal".

E a Teresina, de Minas Gerais, diz: "O interessante [aqui]: se preocupam em ter acessibilidade para os *pets*, mas pouca coisa foi revista para acessibilidade do deficiente".

E aí eu quero ver se a Fátima quer concluir a fala dela, que ficou interrompida.

Muito obrigada, Marco. (*Falha no áudio.*)

Esse lugar maravilhoso onde você está, parece que você está numa ilha deserta.

A SRA. FÁTIMA BRAGA (*Por videoconferência.*) - É, hoje choveu por aqui.

O SR. MARCO PELLEGRINI (*Por videoconferência.*) - É uma ilha verde, aqui em São Paulo, no Jabaquara.

Obrigado, Mara. Obrigado a vocês que estão aí com a gente tentando progredir nisso, nessa questão. Eu tenho certeza de que a gente vai chegar a um lugar melhor.

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrilli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. *Por videoconferência.*) - Obrigada, Marco.

Vá lá, Fátima.

A SRA. FÁTIMA BRAGA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Pronto.

Quando a gente fala também em relação às cadeiras de rodas? A gente sabe que a nossa tecnologia em relação à cadeira de rodas ainda tem muito o que melhorar. São cadeiras de rodas caríssimas, de R\$80 mil, R\$100 mil, cento e tantos mil reais. Uma pessoa como o Marcos, que tem a cadeira dele totalmente adaptada para a liberdade dele, para a questão da tecnologia assistiva, então, você imagina ter essa cadeira quebrada em um voo nacional, internacional, independentemente. Então, assim, eles não sabem sequer respeitar as malas, que dirá as cadeiras, que dirá os equipamentos.

Então, assim, eu acho que esse tema a gente vai ter que discutir muito. Eu acho que este debate é um dos muitos que precisam ter com as pessoas envolvidas, mas as pessoas que realmente querem fazer essa diferença. Eu ouvi, no começo, Mara, os perrengues que se passam com você, enquanto Senadora.

Então, você imagina uma pessoa que não tem vez, que não tem voz, que precisa embarcar, às vezes em uma cadeira de rodas simples, e não consegue. Não existe o respeito, fora a própria sociedade, que não está preparada para conviver com pessoas e suas diferenças.

Então, eu já ouvi pessoas falando que um cadeirante estava atrapalhando o voo, que o voo estava atrasado porque dava muito trabalho colocar esse cadeirante dentro de uma aeronave. E a gente não precisa estar passando por isso, sabe? Eu acho que é uma questão de respeito, é uma questão de direitos adquiridos, e esses direitos deveriam estar sendo melhorados e não, depois de 25 anos, em relação à acessibilidade, a gente estar aqui discutindo um direito básico, que é o direito de ir e vir, seja ele em transporte urbano, transporte de trem, de avião, não importa. Mas eu acho que muita coisa tem que ser melhorada, sim.

Então, a minha fala é essa, e a gente tem um grande sonho. Nos Estados Unidos, em relação à atrofia muscular espinhal, existem hoje voos fretados, voos fretados... - parou de novo - para adolescentes viajarem para acampar; só pessoas que têm doenças crônicas, que têm equipamento de suporte à vida, mas que têm o direito de ir e vir respeitado, enquanto aqui a gente mal consegue. Alguns até conseguem voar, mas o perrengue é muito grande, e a gente precisa mudar isso.

É essa a minha fala, muito obrigada pela oportunidade.

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrielli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. *Por videoconferência.*) - Obrigada, Fátima. Para mim, você é um ícone dessa história, porque, depois de o Lucas ter tentado viajar com suporte respiratório e de a gente lutar tanto para que isso acontecesse, meu gabinete passou a ser procurado por muita gente que tem suporte respiratório e quer viajar. Então, para variar, você e o Lucas abrindo portas.

Obrigada, viu, Fátima, e manda um beijo para o Lucas.

A SRA. FÁTIMA BRAGA (*Por videoconferência.*) - Obrigada, Mara. Beijo.

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrielli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. *Por videoconferência.*) - Agora, com a palavra, a *Country Manager* no Brasil da Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata), a Simone Tcherniakovsky.

Simone, você não tem noção da minha alegria de ver você aí no meio. Nossa, foi uma grata surpresa, gente.

A SRA. SIMONE TCHERNIAKOVSKY (Para expor. *Por videoconferência.*) - Nem me diga! (*Risos.*)

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrielli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. *Por videoconferência.*) - É a pessoa certa, no lugar certo, na hora certa. Essa Simone tem uma sensibilidade, assim, histórica já com doenças raras. Então, Simone, você não tem noção. A gente conta com você... (*Risos.*)

A SRA. SIMONE TCHERNIAKOVSKY (*Por videoconferência.*) - Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrielli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. *Por videoconferência.*) - ... de estar nessa posição, de toda a sua competência em várias áreas e do teu conhecimento e sensibilidade para com a pessoa com deficiência. Então, eu estou encantada em saber que você está aí e está conosco, viu? Muito obrigada.

A SRA. SIMONE TCHERNIAKOVSKY (*Por videoconferência.*) - Puxa vida. Olha, Senadora, desculpe essa minha proximidade, que eu a chamo até de Mara - às vezes eu esqueço que é a Senadora que está por trás, assim -, porque eu fiquei tão feliz.

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrielli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. *Por videoconferência.*) - Pode chamar.

A SRA. SIMONE TCHERNIAKOVSKY (*Por videoconferência.*) - Bom, primeiro, obrigada pelas palavras e pelo carinho.

Eu sou recém-chegada ao setor, tenho apenas dois meses que assumi essa posição. E quando veio o convite, eu falei: "Meu Deus do céu, olha eu de novo com a Senadora e com o tema de doenças raras e pessoas com deficiência", que é um tema muito próximo ao meu coração, você sabe disso, o quanto eu gosto. E eu estou aprendendo muito sobre o setor. O setor aéreo é cheio de *nuanças*, de especificidades, mas, como bem sabe a Senadora, eu sou uma militante da área de saúde há mais de 20 anos e estou muito feliz de estar aqui, de verdade.

Então, muito obrigada. Obrigada por me receber. Obrigada pelas palavras, pelo convite. Tem muita gente boa nesse setor e muita gente capacitada para melhorar essa questão da acessibilidade, que é tão cara para as pessoas com deficiência. Então, novamente, obrigada, de coração.

Eu vou fazer uma fala, eu tenho um texto aqui com algumas mensagens. A Iata participa desse assunto com bastante propriedade há muitos anos e eu quero transmitir para vocês o que a Iata defende nesse sentido. Antes de mais nada, novamente agradeço aqui a oportunidade da minha participação.

Eu vou me descrever: eu sou uma mulher branca, de cabelo preto, com luzes. Eu estou sentada num ambiente doméstico, aqui na minha casa. Eu uso óculos, a armação dos meus óculos é vermelha, e estou usando uma camiseta verde, com brincos verdes do mesmo tom.

Bom, obrigada por essa oportunidade de participar hoje dessa audiência. Em nome do setor aéreo nacional e internacional que representamos, eu quero expressar o grande apreço que nós temos pela sua liderança, Senadora, na promoção dos direitos das pessoas com deficiência no Brasil. A sua dedicação à legislação inclusiva, particularmente por meio da Lei

Brasileira de Inclusão das Pessoas com Deficiência, teve um impacto muito grande na criação de uma sociedade mais justa para todos.

E valorizamos, claro, a oportunidade de participar dessa audiência. É uma plataforma significativa para o diálogo aberto, e como indústria, a gente entende a importância de garantir que todos os passageiros, independentemente da sua condição de saúde, possam viajar com segurança, independência e dignidade. A acessibilidade não é apenas um requisito legal, é uma obrigação moral que todos abraçamos.

A Iata é uma associação global de companhias aéreas e nós somos irmãs da Abear. Nós representamos mais de 300 companhias em todo o mundo, domésticas, nacionais e internacionais, e a Iata desempenha um papel fundamental no desenvolvimento de padrões e na promoção das melhores práticas, principalmente em acessibilidade.

Então, a nossa estrutura de *policy*, política fundamental, promove: a igualdade de acesso às viagens aéreas para todos os passageiros, independentemente se a pessoa tem, ou não, deficiência, independentemente se a deficiência dela é visível ou não; a harmonização das regulamentações globais para evitar situações e confusões e garantir uma prestação de serviços consistente; e colabora significativamente com organismos internacionais, como a Oaci, que é a Organização da Aviação Civil Internacional, e as autoridades nacionais, como a Anac, aqui também presente, para integrar a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência na legislação e nas práticas operacionais da aviação que sejam consistentes, adaptadas ao setor que representamos, utilizáveis e que não criem dificuldades indevidas para nossos membros. Em 2019, ou seja, já há seis anos, os membros da Iata adotaram, por unanimidade, a resolução sobre passageiros com deficiência, reafirmando o compromisso de fornecer viagens seguras, confiáveis e dignas. Essa resolução marcou uma mudança crucial para abraçar a acessibilidade e a inclusão, incentivar os governos a adotar estes princípios em suas políticas nacionais, de aviação, perdão.

Os princípios fundamentais da Iata sobre acessibilidade, adotados com a resolução, enfatizam a segurança como primordial para todos os passageiros, a igualdade de acesso às viagens aéreas, a harmonização das regulamentações globais e a colaboração com a Oaci e as autoridades nacionais, como, no caso, a Anac, para integrar a acessibilidade na política de aviação. Esses princípios orientam nossas operações diárias e a definição dos padrões.

Como eu já mencionei, e muitos já mencionaram, como o próprio Raul, a segurança é prioridade número um para essa indústria e por nenhuma razão ela pode ser comprometida. As políticas de acessibilidade devem respeitar os limites impostos pela segurança operacional, e essas medidas não devem ser confundidas com decisões pessoais tomadas pelo passageiro ou seu responsável legal, que não resultem dos requisitos técnicos do transportador.

Reconhecemos a iniciativa da Anac de revisar e modernizar a Resolução 280. O esforço para redefinir quem se qualifica como passageiro que requer apoio e assistência é um passo essencial para a clareza e consistência. Pensamos que essa redefinição siga incluindo passageiros com deficiências não visíveis, cujas necessidades podem não ser imediatamente aparentes, mas, ainda assim, são válidas e importantes.

Reconhecemos também a proposta de permitir que as companhias aéreas avaliem a segurança de viagens individuais para passageiros com deficiência. Embora apreciemos a flexibilidade que se oferece na tomada de decisões operacionais, acreditamos que essas avaliações devem ser guiadas por critérios transparentes, inclusivos e harmonizados para garantir a justiça e evitar repercussões não intencionais na segurança de todos os passageiros.

As transportadoras, ou as companhias aéreas estão sujeitas a requisitos de segurança mais rigorosos do que outros modos de transporte. Eles exigiriam que um assistente de segurança viajasse com os passageiros para cumprir os regulamentos de segurança impostos pelas autoridades, como acontece, por exemplo, na Europa com a Easa. Portanto, não é uma escolha da empresa, mas, sim, uma medida necessária para atender aos requisitos estabelecidos para fornecer os mais altos padrões de segurança nas viagens aéreas.

Operacionalmente, a Iata forneceu orientações essenciais sobre o transporte de dispositivos de mobilidade. Isso inclui a utilização de códigos: o SSR, que é o *Special Service Request*, e o PNR, que é o *Passenger Name Record*. São dois códigos que são usados para facilitar as informações, para que essas informações de acessibilidade sejam transmitidas às companhias aéreas.

Além disso, a implementação, também, de etiquetas padronizadas de ajuda à mobilidade para o transporte seguro de cadeiras de rodas, e a formação de pessoal de rampa para garantir o manuseio adequado das ajudas de mobilidade, assim como o equipamento de elevação do aeroporto, quando o mesmo estiver disponível, o que é crucial; essas medidas são cuidadosamente projetadas para proteger esses dispositivos auxiliares de mobilidade e aprimorar a experiência da viagem dos passageiros com deficiência.

Além disso, reconhecemos a importância da colaboração multilateral. Nós instamos os reguladores a irem além das regras nacionais e a adotarem padrões coordenados globalmente. Essa abordagem é vital para garantir que as medidas de acessibilidade sejam práticas, eficazes e escaláveis. *(Pausa.)*

Desculpa. Houve um simpósio sobre acessibilidade na aviação civil internacional de 2024, que foi organizado pela Iata, pela Oaci e pela ACI, dos aeroportos, e ele se concentrou em abordar barreiras arquitetônicas, tecnológicas e informacionais, promovendo o *design* inclusivo e o acesso universal.

Então, alguns princípios foram estabelecidos, e há esse compromisso de implementação, que são os seguintes: estabelecer equipes especialistas dedicados à acessibilidade para fornecer suporte aos passageiros durante toda a viagem; criar plataformas de reserva acessíveis, que capacitem os passageiros a solicitar assistência antes da viagem e de forma independente, como parte de nosso projeto A um Clique de Distância; melhorar o manuseio dos dispositivos ou auxiliares de mobilidade para reduzir danos e garantir as devoluções dentro do prazo, sem nenhum tipo de avaria; participar de pesquisas de *design* de cabine inclusivas, que consideram os padrões e medidas de segurança para cadeiras de rodas no corredor; e oferecer treinamento prático anual para a equipe, incluindo avaliações de competências.

Eu acho que não tem nada diferente do que foi dito até agora.

(Soa a campanha.)

A SRA. SIMONE TCHERNIAKOVSKY *(Por videoconferência.)* - Bom, caminhando para o final. Embora a gente esteja bastante orgulhoso do nosso progresso, a gente reconhece que desafios persistem.

Existem definições inconsistentes de assistência especial, existem lacunas de comunicação, existem obstáculos operacionais durante o embarque e o desembarque, particularmente em aeroportos que não necessariamente são tão acessíveis quanto deveriam, e isso requer uma necessidade urgente de clareza regulatória e medidas proporcionais.

Eu agradeço, em nome da Iata, a colaboração com os governos, reguladores e grupos de defesa, para cocriar soluções que reflitam genuinamente as necessidades dos passageiros e as realidades das operações.

Juntos, eu acredito que podemos garantir que as medidas de acessibilidade não sejam apenas caixas de seleção regulatórias, mas melhorias significativas na experiência de viagem.

Estamos comprometidos com a defesa da autonomia, dignidade e a não discriminação.

Muito obrigada pelo tempo e a oportunidade de representar a indústria.

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrielli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. *Por videoconferência.*) - Superobrigada, Simone, estou muito feliz de te ouvir.

Agora, você, o Raul e o Yuri, que vai falar agora, nós vamos ficar em contato mais próximo para a gente poder trabalhar melhor essa questão. Temos muito trabalho a fazer, né, Simone?

Enquanto você falava, chegaram várias mensagens.

O José, de São Paulo: "Como garantir que a exigência de acompanhante não limite a autonomia nem discrimine passageiros com deficiência?"

A Luciana, de Minas Gerais: "Quais ações estão previstas para tornar aplicativos, *call centers* e totens acessíveis a pessoas com deficiência visual e auditiva?"

E o Carlos, de São Paulo... Isso eu já falei. *(Pausa.)*

Isabella, da Bahia: "PCDs poderiam ter o despacho de bagagem de bordo liberado gratuitamente, pois é mais uma dificuldade para deficientes físicos". Isso é verdade, principalmente para quem carrega equipamento.

A Nivea, do Pará: "O acesso do desconto da passagem aérea para criança autista e acompanhante deveria ser com carteirinha oficial de autismo."

A Luciana, de Minas Gerais: "A acessibilidade é parte da qualidade do serviço aéreo e beneficia a todos, inclusive idosos e pessoas com mobilidade reduzida."

Muito obrigada. Há tantos comentários.

E agora eu quero passar a palavra para o último, mas tão importante, o Gerente de Regulação das Relações de Consumo da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Yuri César Cherman.

Yuri, você está com a palavra.

O SR. YURI CÉSAR CHERMAN (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia a todas e a todos. Cumprimento inicialmente a Senadora Mara Gabrielli, que é uma grande parceira nossa nessa empreitada em prol das pessoas com deficiência, em nome de quem eu cumprimento os demais Parlamentares, os demais componentes aqui da mesa.

Eu vou iniciar com minha audiodescrição: eu sou um homem branco, de cabelo castanho e curto, olhos castanhos, estou usando óculos de armação fina, uma barba castanha curta também, e estou vestindo um terno azul com uma gravata verde e camisa branca.

Eu vejo como um privilégio, viu, Senadora Mara, poder falar aqui ao final, porque eu costumo dizer que eu sou um anotador contumaz, e eu tentei tomar nota de tudo o que foi dito aqui pelos que me antecederam. Preparei hoje uma fala geral sobre acessibilidade e tentei já incluir muitas dessas contribuições que vieram ao longo da audiência pública.

Então eu lhe agradeço, Senadora, mais uma vez, por esse convite da Comissão de Direitos Humanos, por poder vir aqui reafirmar o compromisso da Anac com a acessibilidade.

Nós temos várias frentes de atuação com relação à acessibilidade, não é só a frente normativa. Em primeiro lugar, cabe ressaltar a frente da fiscalização. Acho que muitos aqui devem saber que tivemos dificuldades orçamentárias nos últimos anos para conseguir fazer todo o trabalho fiscalizatório da forma como a gente desejava. Isso já foi uma questão endereçada pelo nosso Presidente recém-empossado, o Tiago Faienstein. É uma das bandeiras dele, correr atrás de orçamento para que a gente possa cumprir a nossa missão.

E eu posso garantir aqui para todos que nós vamos cumprir essa missão fiscalizatória não só no presencial, nós temos uma frente fiscalizatória remota que acompanha todas as reclamações em âmbito coletivo da plataforma consumidor.gov.br. Lá, o consumidor reclama, a empresa tem um prazo de até dez dias para responder, a Anac monitora toda essa relação, a resposta das empresas, e, com isso, a gente consegue priorizar a nossa fiscalização, direcionando para os problemas que estão mais quentes ali no transporte aéreo.

E aí eu falei que são várias frentes: tem frente de educação para o consumo, fizemos uma ampla campanha de educação para o consumo no último ano a respeito de acessibilidade no transporte aéreo. Temos tido um relacionamento muito próximo... A gente tem a sorte de dividir o prédio com a Secretaria dos Direitos Humanos, com a Secretária Anna Paula Feminella, então eu tenho a sorte de me encontrar com ela aqui frequentemente, trocar uma ideia com ela e com a equipe dela sobre os problemas que estão acontecendo no transporte aéreo. Então, esse relacionamento próximo, não só com a secretaria, mas, aqui, com este Parlamento, também engrandece a nossa atuação.

E nós temos também projetos estruturantes - eu vou citar dois aqui. Um projeto estruturante que é muito relevante é a capacitação do setor em atendimento antidiscriminatório, antirracista e anticapacitista. Então, vejam, é a Anac contratando a Enap para prestar capacitação para funcionários de atendimento das empresas aéreas e dos aeroportos, para que tenham um atendimento adequado também para pessoas com deficiência.

Temos um outro projeto que também é muito relevante para esse público-alvo das pessoas com deficiência, que é o aprimoramento dos formulários - o aprimoramento do Medif e o aprimoramento do Fremec. A gente está com uma iniciativa em parceria, inclusive, com a Sociedade Brasileira de Medicina Aeroespacial.

Eu estive, inclusive, num evento com essa sociedade no último sábado agora, no último fim de semana, cobrando, justamente, ações da Sociedade Brasileira de Medicina Aeroespacial, para que haja a devida qualificação não só dos médicos - cada empresa tem uma equipe de medicina que analisa esses formulários -, mas para que esses médicos consigam também qualificar os funcionários de atendimento das empresas aéreas, para que conheçam as deficiências, as questões médicas e todas as particularidades dos equipamentos utilizados. Então, essa é mais uma frente - a otimização do formulário e a capacitação dos funcionários das empresas.

E eu acho que também não tinha como deixar de comentar o nosso projeto de revisão normativa da Resolução 280. É um projeto que foi conduzido com toda a prioridade possível, um projeto que entrou na nossa agenda regulatória. É um projeto no qual, desde o início, a gente levou em consideração o lema das pessoas com deficiência, que é "nada sobre nós, sem nós".

Então, desde o início, antes mesmo de rascunhar a norma que foi submetida à consulta pública, a gente teve contatos frequentes com o Ministério dos Direitos Humanos, com a Senacon, com a Associação do Ministério Público, com Procons, com entidades representativas de pessoas com deficiência, como a Abrace, a Andep e a Cetefe. E, a partir desses contatos iniciais, a nossa equipe minutou uma análise de impacto regulatório, e, a partir disso, a gente minutou o rascunho de alteração normativa, que foi submetido à sociedade, no âmbito da Consulta Pública 2, de 2025.

Vejam, essa foi uma consulta pública que tramitou de meados de janeiro até meados de maio. Fizemos, inclusive, uma audiência pública presencial aqui, na Anac, da qual eu tive a oportunidade de compor a mesa e pude acompanhar. Como

eu disse, eu sou um anotador contumaz; então, eu anotei todas as contribuições, nas mais de cinco horas de audiência pública. E recebemos também 625 contribuições por meio da plataforma oficial Participa + Brasil.

Qual é o foco dessa mudança normativa? Nosso foco é garantir que as necessidades dos passageiros sejam atendidas com eficácia, garantindo e respeitando a dignidade do passageiro, a autonomia e a segurança do transporte aéreo. Então, vejam, é atender a todas as necessidades, respeitando esses três pilares, que são imprescindíveis para a gente conduzir essa alteração normativa: dignidade, autonomia e segurança.

Nesse projeto normativo, a gente manteve algumas premissas que já valiam na Resolução 280 e que funcionavam bem: atendimento prioritário ao passageiro em todas as etapas do transporte - é uma premissa que a gente manteve -; assistência prestada gratuitamente pela empresa aérea - é outra premissa que a gente manteve -; e a premissa também da comunicação prévia do passageiro para a empresa aérea. Vejam, isso é imprescindível, e a gente tem trabalhado muito isso nas nossas campanhas de comunicação.

O setor aéreo é supercomplexo, problemas realmente acontecem no setor, e a gente tenta endereçá-los toda vez que acontecem, mas essa comunicação prévia do passageiro para a empresa aérea é um dos artifícios que a gente utiliza para preparar aquele momento em que o passageiro vai chegar com algum equipamento, com alguma necessidade específica, para que a empresa possa prestar a assistência adequada.

Então, são premissas que a gente manteve nesse projeto de mudança normativa, e a gente trouxe algumas evoluções pontuais. Eu vou trazer aqui quatro exemplos delas: em primeiro lugar, conceito mais amplo de passageiro com necessidade de assistência. A gente tinha, na Resolução 280, um rol exemplificativo de quais seriam esses passageiros. Tinha lá uma previsão específica de pessoas com deficiência, pessoas idosas, mulheres lactantes, gestantes, enfim, um rol exemplificativo de pessoas que, a partir de suas necessidades especiais, poderiam solicitar essa assistência.

(Soa a campanha.)

O SR. YURI CÉSAR CHERMAN *(Por videoconferência.)* - Na nova norma, a nossa ideia foi apresentar um conceito mais amplo, na medida em que qualquer passageiro com limitação na sua autonomia ou na sua mobilidade, se ele solicitar uma assistência específica, é considerado um passageiro com necessidade de assistência.

A segunda evolução pontual, para eu apontar aqui, é a gratuidade do assistente de segurança operacional. Vejam, qualquer pessoa que precise de um assistente de segurança operacional, por razões de segurança operacional, vai ser assistido por essa pessoa, que não vai pagar a passagem de acordo com a nossa proposta. Isso era o que estava no texto original.

Atualmente... Eu vou pedir só um tempinho a mais, Senadora, porque eu estou tentando endereçar as questões que foram trazidas anteriormente. É só para eu conseguir concluir, por gentileza. Eu já estou me endereçando para o final.

Atualmente, pela nossa Resolução 280, Senadora, a gente tem o desconto de 80% para esse acompanhante. Então, a gente está evoluindo o modelo para que, sempre que for imprescindível um acompanhante por segurança operacional, esse acompanhante seja transportado gratuitamente. E aí vêm os questionamentos: "Ah, mas o que a Anac vai fazer para garantir que a empresa não vai colocar ali a necessidade de um acompanhante?". Justamente, essa gratuidade. A empresa não quer transportar ninguém gratuitamente. Então, realmente, a partir de uma análise da equipe de medicina aeroespacial da empresa, se for constatada essa necessidade por razões de segurança, surge esse direito de ele ser transportado, acompanhado por seu assistente de segurança operacional, gratuitamente.

Outra questão que foi trazida pela Sra. Fátima é a questão da compra dos assentos adicionais. Isso também foi endereçado pela minuta normativa. A gente previu a possibilidade de gratuidade para assentos adicionais que sejam necessários ao Pnae. Então, se o passageiro com necessidade de assistência precisa de até dois assentos adicionais, ou seja, precisa compor três assentos na aeronave, também, da mesma forma, foi previsto ali pela nossa minuta de resolução que essa ocupação será gratuita.

A gente previu também - falaram, aí no final, do transporte de bagagens, de despacho gratuito -, a gente alterou a previsão de transporte de até uma ajuda técnica gratuitamente para o transporte de até três ajudas técnicas gratuitamente. Então, vejam, a gente busca, com isso, uma evolução do modelo. Não tem nada escrito em pedra, Senadora, demais participantes. Todas as contribuições da consulta pública estão sendo analisadas, uma a uma, e serão respondidas, uma a uma. Então, todos os pontos serão analisados e, em breve, teremos mais uma rodada de submissão à sociedade dessa minuta revisada.

Então, tentei trazer aqui, no curto tempo que tinha, algumas das questões que eu quis trazer e algumas das questões que foram abordadas. Essas são algumas das nossas frentes de priorização da acessibilidade.

A gente reconhece que não existe um sistema perfeito. Eu não venho aqui na defensiva dizer que o nosso sistema é muito bom e que comparativamente, com o resto do mundo, a gente é pioneiro nisso ou naquilo. A gente sabe que isso é verdade, porque a gente participa de um grupo da Organização da Aviação Civil Internacional e isso é claro, comparativamente com

o resto do mundo, mas a gente está aqui para focar nos problemas que existem e nas possibilidades de melhoria. Foi para isso que eu vim, foi para anotar todas as sugestões, foi para tentar evoluir o nosso modelo regulatório, com a certeza de que ainda tem muito a ser feito, mas que a gente também tem feito muito para criar esse ambiente cada vez mais igualitário.

Agradeço-lhe a oportunidade, Senadora Mara, e lhe devolvo a palavra.

A SRA. PRESIDENTE (Mara Gabrilli. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - SP. *Por videoconferência.*) - Yuri, muito, muito obrigada. Nossa! Parceiros de longa data e ainda temos muito a avançar.

Eu quero... Conforme vocês vão fazendo as avaliações de toda a contribuição da sociedade civil, a gente quer estar bem perto disso para poder contribuir. Está bom?

Eu queria agradecer, mais uma vez, a imensa contribuição de todos. Esta audiência aqui, nossa, é tão importante para a gente. A gente teve falas potentes, por exemplo, a do nosso Secretário-Geral do CPB, o Mizael Conrado, falando em nome dos nossos atletas paralímpicos. A quantidade, Yuri, de viagens que nossos atletas fazem, nossos medalhistas, que nos dão tanto orgulho e que precisam competir, e o número de dificuldades que eles enfrentam para isso... Imagine.

A Fátima, querida, aqui mostrando as lutas das pessoas com doenças raras e também exemplos de outros países que podemos seguir.

O Marco Pellegrini, por exemplo, trazendo dados importantíssimos, também mostrando os impactos, a importância das tecnologias.

Eu quero agradecer também ao Raul, da Abear, que veio com a difícil missão de representar as empresas aéreas nacionais. Muito obrigada por sua contribuição e pelos esclarecimentos.

Do mesmo modo, quero agradecer a contribuição que a Simone nos trouxe sobre as obrigações e exigências do setor aéreo e o compromisso, Simone, de aprimorar cada vez mais esses serviços.

E, por fim, Yuri, a Anac, nossa agência nacional, reforçando seu compromisso com a acessibilidade, a fiscalização para garantir o melhor atendimento dos passageiros que necessitam de mais apoio, como são as pessoas com deficiência e com doenças raras.

A gente quer ter acesso a todas as medidas de proteção e de acessibilidade, mas a gente pede que essas não sejam usadas jamais para restringir os nossos direitos, os nossos acessos, às adaptações, às soluções humanas, ao uso do desenho universal, a todos os recursos que promovam a inclusão, especialmente as mudanças de atitude para que a gente não permita nenhuma forma de discriminação ou capacitismo.

A gente, Yuri, tem que pensar muito, muito na questão dos primeiros assentos. A forma como tratar esse assento, os chamados assentos confortos ou assentos especiais, mesmo que eles sejam pagos por alguém, pois se chegar uma pessoa com deficiência, ela não pode ser preterida. Essa pessoa tem que ser avisada que isso pode acontecer e esse dinheiro tem que ser devolvido para ela ou usado numa outra ocasião, porque você não poder viajar numa companhia aérea porque ela não disponibiliza o primeiro assento para uma pessoa tetraplégica, por exemplo, é muito frustrante.

Como bem disseram os nossos convidados, são necessárias muitas audiências como esta para que a gente busque em conjunto a melhor regulamentação para o setor e o maior objetivo desse deve ser sempre atender as necessidades das pessoas com deficiência e superar os desafios e lacunas que ainda persistem.

Nada mais havendo a tratar, eu quero agradecer a participação de todos e declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigada.

(Iniciada às 10 horas e 40 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 20 minutos.)