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

REUNIÃO
04/12/2014 - 69ª - Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Declaro aberta a 69ª Reunião, extraordinária, da Comissão Permanente de Direitos Humanos e Legislação Participativa da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública, nos termos do Requerimento nº 73, de 2014, da Comissão de Direitos Humanos, de minha autoria, aprovado em 12/11/2014, para debater o seguinte tema: "A diminuição das barreiras de mobilidade digna para pessoas com deficiência, em especial a Resolução nº 280, de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Bom dia a todos e a todas! É um prazer recebê-los nesta audiência pública realizada pela Comissão de Direitos Humanos.

Hoje nós estamos aqui com a Comissão um pouco esvaziada, porque tivemos sessão durante praticamente o dia todo de ontem e à noite; terminou mais de 5 horas da manhã. Então, muitos dos nossos colegas Parlamentares ainda estão descansando, mas nada impede que nós façamos esta audiência pública para debater esse tema tão importante, principalmente nesta semana, que é a semana dedicada às pessoas com deficiência.

Quero já convidar os representantes que aqui se fazem presentes, para compor a mesa: Lívia Magalhães, Diretora do Departamento Jurídico do Movimento Orgulho Autista Brasil (Moab). Seja bem-vinda! Obrigada pela presença.

Convido Andréa Pontes, advogada, paracanoísta, paratleta da Confederação Brasileira de Canoagem. Andréa já esteve conosco em outras ocasiões trazendo a sua experiência. Seja bem-vinda, Andréa! É um prazer recebê-la novamente.

Convido Rodrigo Abreu de Freitas, Coordenador de Acessibilidade da Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República. Bom dia, Rodrigo. Seja bem-vindo!

O Sr. Marcelo de Souza Carneiro Lima, Gerente-Geral de Ação Fiscal da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Seja bem-vindo! Por favor.

Também convido o Marco Aurélio, Diretor de Comunicação Institucional da Associação Nacional de Empresas Administradoras de Aeroportos. Muito obrigado pela presença. Seja bem-vindo, Sr. Marco Aurélio!

Não sei se já se encontra presente o Sr. Felipe Fritz Braga, Procurador da República. Seja bem-vindo, Dr. Felipe!

Também deverá fazer parte desta Mesa a Deputada Rosinha da Adefal, que foi convidada para contribuir com a nossa discussão. Ela ainda não chegou, mas deve estar próxima do nosso plenário.

Antes de conceder a palavra aos nossos convidados, vou fazer apenas algumas considerações iniciais, para que possamos nivelar um pouco as nossas preocupações e também contextualizar o tema que vamos debater aqui hoje.

Na verdade, a Comissão de Direitos Humanos traz para essa discussão um tema com que eu sempre me preocupo muito nas nossas reflexões quando se trata da acessibilidade para pessoas com deficiência.

Nós sabemos que é preciso ter uma preocupação mais ampla com a acessibilidade, porque quando a nossa preocupação é ampla, de garantir acessibilidade para todas as pessoas, com certeza, as pessoas com deficiência estarão sendo contempladas.

No entanto, há situações muito específicas, muito próprias das pessoas com deficiência. É o tema que nós queremos aprofundar aqui hoje. E muitas vezes nos deparamos com ações de injustiça relacionadas à acessibilidade, ações essas que restringem um dos direitos de todo cidadão e cidadã, que é o direito de ir e vir com dignidade e liberdade.

Nós nos perguntamos constantemente como podemos ajudar e o que podemos fazer para apoiar o avanço da acessibilidade e, assim, proporcionar uma vida mais digna para as pessoas com deficiência. E, nessa reflexão, deparamo-nos com o fato de que, nesta semana, ontem, no dia 3 de dezembro, comemoramos o Dia Internacional da Pessoa com Deficiência, data promovida pelas Nações Unidas desde 1998 com o objetivo de possibilitar maior compreensão dos assuntos referentes às pessoas com deficiência. E, se temos uma data reconhecida internacionalmente, o que, sem dúvida, é de grande valia, qual será o motivo de ainda não conseguirmos ter, em nível internacional, uma acessibilidade eficiente em todas as instâncias da sociedade?

Falar em acessibilidade é também promover essa mobilização em prol da defesa dos direitos das pessoas com deficiência, bem como apoiar essa luta incessante por um mundo mais acessível.

Esta semana é assinalada pelo Senado Federal também como a Semana de Valorização da Pessoa com Deficiência. Inclusive, a abertura aconteceu aqui no Auditório Petrônio Portela, com a presença de diversas pessoas e, em particular, de crianças com deficiência. E, por isso, a Comissão de Direitos Humanos, engajada com esse tema e conhecedora de sua relevância, traz para esta audiência pública um assunto do interesse de todos e de todas, em especial das pessoas com deficiência.

Vamos aqui discutir o tema que trata da diminuição das barreiras de mobilidade digna para pessoas com deficiência. Sabemos que, quando falamos em acessibilidade digna, não nos estamos referindo apenas à acessibilidade arquitetônica, mas também à comunicacional, à atitudinal, à metodológica, à programática e a outras. Mas, hoje, a nossa audiência tratará mais especificamente sobre acessibilidade dos transportes aéreos.

Quero aqui aproveitar até para justificar, pois deveríamos ter aqui o intérprete de línguas, a pessoa que cuida da linguagem para pessoas com deficiência, a linguagem em Libras. Infelizmente, não tivemos condição de ter esse profissional aqui nesta manhã. Ficamos com essa dificuldade, pelo que pedimos desculpas inclusive a quem nos está acompanhando pela TV Senado.

Justamente na semana em que comemoramos o Dia Internacional da Pessoa com Deficiência, tivemos um triste episódio, do qual todos aqui devem ter tomado conhecimento, que marcou a falta de acessibilidade quando uma cadeirante, uma senhora de 38 anos, não aceitou ser carregada no colo e precisou arrastar-se para subir no avião. Foi algo bastante noticiado e que chamou a atenção de muitas pessoas. Isso se deu pelo fato de a companhia aérea estar sem os equipamentos necessários para o transporte da passageira. A GOL, responsável pelo voo, informou que o equipamento estava com defeito e que tentou conseguir emprestado com outra companhia, mas não obteve sucesso. Já a Infraero informou que o problema de embarque e desembarque é da companhia aérea.

Em 2011, episódio parecido ocorreu com a Deputada Federal Mara Gabrilli, que esperou duas horas para conseguir desembarcar no Aeroporto Internacional de São Paulo.

A Deputada ficou aproximadamente duas horas dentro de uma aeronave da TAM à espera de um ambulift, nome dado ao veículo motorizado que transporta passageiros com deficiência em locomoção. Em nota, a TAM informou que precisou ficar em uma posição remota, porque não havia posições livres para realizar o desembarque dos passageiros e, após o pouso, precisou esperar pela autorização para utilizar o equipamento.

Temos aqui, presentes nesta audiência pública, especialistas que discutirão a Resolução nº 280, que dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo.

Também vale lembrar que comemoramos, no próximo dia 10 de dezembro, o Dia Internacional dos Direitos Humanos, dedicado a homenagear todos os cidadãos que lutam pelos direitos humanos, incentivando o fim de todos os tipos de discriminação. A Comissão de Direitos Humanos desenvolverá uma programação dedicada ao tema. A abertura acontecerá na próxima segunda-feira, às 9h da manhã, neste mesmo plenário, quando aproveito para convidar todos vocês, inclusive os que nos acompanham pela TV, para fazer parte deste momento planejado pela Comissão de Direitos Humanos.

Diante do compromisso da CDH com essas comemorações e pensando nas pessoas com deficiência, bem como na luta pelos direitos humanos contra qualquer tipo de discriminação, propomos este debate.

Reconhecemos que muitos foram os avanços e conquistas, mas não podemos esquecer que muito ainda falta para que realmente conquistemos um "desenho universal", tão almejado por todas e todos, um desenho universal que tem como objetivo definir produtos e ambientes que contemplem toda a diversidade humana, desde as crianças, adultos altos e baixos, anões, idosos, gestantes, obesos, pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. O desenho universal não é uma tecnologia direcionada apenas aos que dele necessitam; é desenhado para todas as pessoas. A ideia é, justamente, evitar

a necessidade de ambientes e produtos especiais para pessoas com deficiência, assegurando que todos possam utilizar com segurança e autonomia os diversos espaços construídos. Persegui-lo em todas as instâncias é o que podemos fazer de melhor para a sociedade que respeita a diversidade e, para isso, nada melhor do que discutir propostas e direcionar os melhores caminhos a serem seguidos. Sem dúvida, o desenho universal, é o caminho para uma sociedade mais humana e cidadã e a direção que todos e todas devemos seguir, mas, enquanto não temos o tão almejado desenho universal e a tão almejada acessibilidade em todos os níveis, continuemos realizando ações em prol de que sejam um dia concretizados.

É só para introduzir, para dar uma esquentada na nossa conversa.

Vou, agora, passar a palavra aos nossos convidados. A ideia é ouvir, inicialmente, entidades e usuários do transporte aéreo que tenham mobilidade reduzida e que necessitem da acessibilidade adequada e, posteriormente, ouvir aqui as entidades tanto do Governo como o Ministério Público.

Então, vou passar a palavra para a Lívia Magalhães, Diretora do Departamento Jurídico do Movimento Orgulho Autista Brasil (Moab), para que, no tempo de dez minutos, possa fazer a sua exposição.

A SRª LÍVIA MAGALHÃES - Bom dia a todos! Cumprimento as autoridades presentes à Mesa em nome da Senadora Ana Rita.

Estamos aqui para debater sobre o direito à mobilidade digna das pessoas com deficiência, especificamente a Resolução nº 280 da Anac. Sou advogada militante e Diretora Jurídica do Movimento Orgulho Autista Brasil. Portanto, falo em nome dos autistas brasileiros e seus familiares.

De acordo com o censo do IBGE, 23,92% dos brasileiros declararam ser pessoas com alguma deficiência. Desse percentual, a estimativa é de que 2 milhões de brasileiros sejam autistas.

Em primeiro lugar, é importante esclarecer para os senhores que o autismo é um transtorno global do desenvolvimento marcado por três características principais, que seria dificuldade na capacidade de comunicação, dificuldade de socialização e dificuldade de comportamento.

O grau de comprometimento pode variar entre leve, moderado e severo.

O grau leve é mais conhecido como Asperger; no grau mais severo, a pessoa se mostra incapaz de manter qualquer tipo de contato interpessoal, é portadora de um comportamento agressivo e, muitas vezes, de retardo mental.

Sabemos que, historicamente, as pessoas com deficiência enfrentam, enfrentaram e vêm enfrentando inúmeras dificuldades para terem seus direitos mais básicos reconhecidos e respeitados principalmente. As estatísticas do IBGE confirmam, desde o ano de 2000, que as pessoas com deficiência no Brasil não têm acesso à escola, transporte público, trabalho e demais atividades corriqueiras às demais pessoas. A situação é, realmente, muito grave.

Estamos aqui para debater o direito à mobilidade, especialmente quanto ao transporte aéreo. É importante diferenciar as pessoas com deficiências físicas e sensoriais das pessoas com deficiência mental ou intelectual. O foco das minhas considerações está na barreira da mobilidade das pessoas com deficiência intelectual, o que, muitas vezes, não é percebido fisicamente. É o caso dos autistas.

A deficiência intelectual está associada a limitações adaptativas em pelo menos algumas destas habilidades: comunicação, autocuidado, vida no lar, adaptação social, saúde e segurança, uso de recursos da comunidade, determinação, funções acadêmicas, lazer e trabalho. No dia a dia, significa que a pessoa com deficiência intelectual tem dificuldade para aprender, entender e realizar atividades comuns como as outras pessoas realizam. Muitas vezes, essa pessoa com deficiência intelectual se comporta como se tivesse idade inferior à sua idade biológica.

A Resolução nº 280 da Anac é salutar certamente em seu objetivo. Porém, o nosso receio diz respeito a alguns pontos específicos da resolução. O ponto crucial, sob o ponto de vista do deficiente intelectual, está no §1º do art. 6º da Resolução, que dispõe:

> *§1º Pode haver restrições aos serviços prestados quando não houver condições para garantir a saúde e a segurança do PNAE ou dos demais passageiros, com base nas condições previstas em atos normativos da ANAC, no manual geral de operações ou nas especificações operativas do operador aéreo.*

Com a finalidade de avaliar tais condições, é facultado ao operador aéreo exigir a apresentação do formulário de informações médicas, chamado Medif, ou outro documento médico com as informações sobre as condições de saúde do passageiro.

O §1º do art. 10 determina ainda que esse documento médico e o Medif devem ser avaliados pelo serviço médico do operador aéreo especializado em medicina de aviação, com prazo para resposta de 48 (quarenta e oito) horas.

Portanto, na prática, é o serviço médico do próprio operador aéreo que determinará quem pode viajar ou não. Então, diante de tal realidade, surgem alguns questionamentos: como afirmar que essa avaliação será realizada de forma imparcial pelo serviço médico do operador aéreo? No caso de pessoas com deficiência intelectual, que podem ter comportamentos sociais considerados inadequados, como no caso dos autistas, eles podem ser impedidos de viajar? E se a pessoa com deficiência intelectual precisar viajar de última hora e não puder aguardar a avaliação do serviço médico? Ela será impedida de viajar?

Trata-se de uma discriminação velada, especialmente quanto à pessoa com deficiência intelectual. Afinal, se há alguma possibilidade de surtos psicóticos, como, por exemplo, os esquizofrênicos, eles nunca poderão viajar de avião?

Então, nós do Moab temos informações de familiares de pessoas com deficiência, mães e pais de autistas, que precisam esconder a condição dos seus filhos, de portadores de transtornos do espectro autista, com receio de não poderem viajar com eles. Há relatos, inclusive, de uma "lista negra" de pessoas que tiveram a sua viagem recusada, e o receio dos pais é de que nunca mais os seus filhos, sejam crianças, adolescentes ou adultos autistas, possam viajar de avião, uma vez recusada a sua viagem.

Nós temos o caso da Srª Lorena Prado, mãe de um autista de sete anos, que vivenciou uma situação na qual foi impedida de viajar. Ela ligou para a companhia Azul para viajar com a família a São Paulo - ela, o marido e o filho. A atendente, na finalização do pedido, perguntou se eles precisavam de algum serviço extra. O pai, ingenuamente, mencionou que o filho era autista. No mesmo momento, a atendente disse que ele não poderia viajar sem preencher o formulário que lhes seria enviado. Se fosse autorizado, ele poderia viajar. Ela disse ainda: "Mas os senhores podem comprar as suas passagens enquanto aguardam a resposta quanto a seu filho". Ocorre que os pais não iriam viajar sem a criança. Então, eles preferiram cancelar a viagem por conta desse impedimento quanto à viagem de seu filho. Outra questão: eles seriam informados 24 horas antes da viagem se seu filho estaria autorizado a viajar.

Então, essa é uma situação de restrição de direitos, da liberdade de ir e vir das pessoas. E a Convenção Internacional da ONU dispõe:

> *A discriminação por motivo de deficiência significa qualquer diferenciação, exclusão ou restrição baseada em deficiência com o propósito ou efeito de impedir ou impossibilitar o reconhecimento, o desfrute ou o exercício, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais, nos âmbitos político, econômico, social, cultural, civil ou qualquer outro.*

Dessa forma, abrange todas as formas de discriminação, inclusive a recusa de adaptação razoável.

A falta de participação ou inserção das pessoas com deficiência em clubes, empresas, escolas ou em atividade de lazer, turismo, esporte, entre outras, já evidencia a discriminação. Portanto, o paradigma de que as pessoas com deficiências físicas ou mentais fogem dos padrões universais e que isso é um problema que não diz respeito à sociedade deve ser rompido.

A grande preocupação do Moab em relação, especificamente, à Resolução nº 280...

(Soa a campainha.)

A SRª LÍVIA MAGALHÃES - ... é que ela seja um instrumento de exclusão e discriminação das pessoas com deficiências intelectuais.

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Pode concluir.

A SRª LÍVIA MAGALHÃES - Já concluí. Obrigada. Acho que, pontualmente, dois minutos após.

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Mas pode concluir, Lívia, se o desejar. A campainha toca faltando um minuto para o fim do seu tempo.

A SRª LÍVIA MAGALHÃES - Sim, a nossa preocupação diz respeito às pessoas com deficiência intelectual especificamente. Com certeza, as pessoas com deficiência física e sensorial devem ter a sua acessibilidade garantida, mas, no caso das pessoas com deficiência intelectual, é um pouco mais complicado; é um pouco mais complexa essa avaliação de quem pode viajar e de quem não pode. Quais são os requisitos? Quais são os critérios, uma vez que a resolução diz que o serviço médico do operador aéreo é quem autorizará?

Então, a nossa preocupação é essa. O receio dos pais é de que os seus filhos sejam impedidos de viajar pelo simples fato de eles, em algum momento, poderem ter algum comportamento inadequado.

Não sei se vocês conhecem algum autista pessoalmente, mas o autismo tem graus diferentes, e o autista tem um transtorno global de desenvolvimento que afeta muito o seu comportamento.

Para quem não conhece, parece uma criança birrenta, malcriada, mal-educada. As pessoas acabam achando que a culpa é dos pais, que os pais não educaram. As pessoas não sabem que esse comportamento faz parte do espectro autista. Então, ele pode, em determinado momento, gritar, se debater, deitar no chão, rolar no chão. As pessoas ainda não estão prontas e abertas a entenderem que esse não é um comportamento voluntário; é um comportamento involuntário.

Então, o nosso receio é este: pelo fato de eles terem esse comportamento e de alguma forma incomodarem pessoas, eles serão privados do direito de viajar de avião? Essa é uma questão crucial do ponto de vista do movimento. *(Palmas.)*

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Muito bem. Obrigada, Lívia.

A Lívia traz aqui para a gente a realidade das pessoas autistas, crianças e adultos autistas, que têm uma realidade diferenciada também de outras pessoas com deficiência. O autismo ainda não é tão conhecido assim. É um debate razoavelmente novo, recente e que as pessoas ainda não conhecem.

É preciso realmente ter uma atenção especial para esse tipo de deficiência, e as crianças e adultos não podem ser privados de sua liberdade, porque se têm dificuldades para viajar poderão ter dificuldades em outro ambiente. É preciso saber conviver com essa realidade. E a criança não pode ficar privada, porque, se a criança fica privada, a família também fica privada nessa questão.

Muito obrigada, Lívia, por sua presença e por sua participação.

Vou conceder a palavra à Andréa Pontes, que já esteve conosco aqui em outros momentos e que tem uma experiência também muito própria. É paratleta de canoagem e faz parte da Confederação Brasileira de Canoagem.

Por favor, Andréa.

A SRª ANDRÉA PONTES - Bom dia. Primeiramente, queria cumprimentar todos os componentes da Mesa e agradecer pelo convite que foi feito.

Vim aqui para falar um pouquinho sobre algumas modificações que julgo serem pertinentes em relação à Resolução nº 280 e passar um pouquinho da minha experiência como deficiente física e usuária do transporte aéreo.

Eu vejo que a Resolução nº 280 apresenta modificações bastante significativas, mas vejo muitas dificuldades das companhias aéreas em colocar alguns desses tópicos em prática.

Eu selecionei alguns tópicos que julgo importantes, mas, frente ao tempo, vou resumi-los.

A primeira questão que acho importante trazer à baila aqui é a do acompanhante. Até então, era uma situação muito confusa. A resolução anterior não era clara, e eu mesma passei por uma série de empecilhos ao tentar realizar a compra da minha passagem e da passagem do acompanhante.

A Resolução nº 280 deixa claros os casos em que é possibilitada ao passageiro que necessite de atendimento especial a solicitação do acompanhante, que são os casos de passageiros que viajam em macroincubadora; que possuam algum impedimento mental e intelectual ou que necessitem de alguma assistência para realização de necessidades fisiológicas durante o voo.

Isso ficou bem claro nessa resolução agora. A solicitação é feita; a companhia aérea tem um prazo de 48 horas para responder a essa solicitação. E ficou também bem específico que o acompanhante deverá viajar no assento adjacente.

Também consta nessa mesma resolução que o acompanhante vai ter direito a um desconto, num valor igual ou inferior a 20% do valor do bilhete aérea adquirido pelo passageiro que necessite de atendimento especial, conforme art. 27, §1º.

Contudo, há menos de um mês, eu adquiri uma passagem aérea pela companhia TAM e fiz essa aquisição através de pontos. E esse desconto me foi negado.

Até gostaria de puxar para a discussão o Marcelo e o Marco, porque a Resolução não deixa bem explícita essa informação, mas eu entendo que a aquisição de passagem aérea por pontos também é uma moeda, no caso, virtual, hoje em dia muito usada. Se eu posso usar esses pontos para comprar batedeira, liquidificador, conforme o Multiplus oferece, como é que fica? Será que já posso puxá-los para a discussão, ou deixamos para o final?

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª ANDRÉA PONTES - Está bem. Perfeito.

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Deixe-me explicar aqui. Acho importante que se explique, senão a gente faz uma conversa paralela.

Você faz a sua fala e apresenta todas as questões. O Marcelo vai anotá-las, e, depois, no momento em que ele for manifestar-se, irá responder às questões que você está levantando e às de outras pessoas.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª ANDRÉA PONTES - Lembro sim, Marcelo. Então, esse seria o meu primeiro questionamento.

Bem, depois queria trazer à baila aqui algumas modificações que achei bem bacanas e que têm muito a contribuir: o Medif (*Medical Information Form*) e o Fremec (*Frequent Traveller Medical Card*).

Em cada voo realizado, o passageiro que necessite de atendimento especial deveria preencher um formulário denominado Medif. Então, para todo voo realizado, o passageiro previamente deveria realizar uma consulta médica, porque esse formulário deveria ser preenchido por um médico.

A Resolução nº 280 trouxe - não me recordo em qual artigo -, de forma muito sábia, a criação do Fremec. Então, o Fremec, que é para todo deficiente físico que utilize o serviço aéreo com frequência, é um cartão. Então, o que acontece? Esse cartão vai ter uma validade determinada e evita que, a cada voo, a pessoa tenha de apresentar esse relatório médico. Essa é uma inovação da lei bem interessante, que vai facilitar bastante a vida de usuários frequentes.

O SR. MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA (*Fora do microfone.*) - Art. 6º.

A SRª ANDRÉA PONTES - Art. 6º. Obrigado, Marcelo.

Então, é o art. 6º que determina a criação do Fremec.

Só para tentar ajudar quem está assistindo a esta reunião, o trâmite burocrático do Fremec se dá através da companhia aérea. Então, entramos no *site*, onde haverá os documentos necessários para a solicitação do cartão. O passageiro envia esses documentos à companhia aérea, que é responsável pela confecção do cartão.

Depois, até vou deixar alguns contatos meus. Quem tiver alguma dúvida pode entrar em contato comigo, que explico como funciona.

Bem, a Resolução nº 280 também criou o funcionário responsável por assistência ao passageiro com necessidade de atendimento especial. Era uma figura que, até então, a gente não tinha, e isso também deve ser ressaltado de forma positiva. Muitas vezes, chegávamos ao aeroporto, íamos fazer o *check-in* e, enfim, vinham três ou quatro atendentes da companhia aérea. Em que pese o fato de eles serem dotados de muito boa vontade, por muitas vezes, esse atendimento era um pouco truculento, talvez por falta de experiência.

Então, a criação dessa figura do funcionário responsável somente por essa assistência também tende a facilitar muito a vida da pessoa que apresente alguma deficiência física ou outros casos.

Também achei bem interessante a criação, através da Resolução nº 280, do chamado controle de qualidade, em que os operadores aéreos e aeroportuários devem dispor de um sistema de controle de qualidade do serviço prestado ao passageiro que necessite de atendimento especial.

Esse controle de qualidade vai servir como uma coleta de informações sobre o atendimento: como foi; quando a pessoa foi atendida; de que forma foi; observações; se tudo aconteceu de forma correta. Esse banco de dados deve ser mantido por dois anos.

Acho muito interessante essa figura por dois aspectos.

Acho que qualquer intercorrência que o passageiro que necessite de atendimento especial tenha solicitado, qualquer intercorrência, poderá solicitar depois e até mesmo questionar com base na prestação, na falha ou até positivamente.

Segundo, acho que esse banco de dados também pode servir para muitas empresas aéreas, para a criação de estatísticas: "O serviço falhou aqui." "O que aconteceu?" "Temos tantos funcionários que precisam de tal tipo de acessibilidade." Enfim, acho que disso podem sair dados estatísticos que venham a contribuir para a qualidade do serviço.

Por fim, vou fazer mais um questionamento - tenho pouco mais de um minuto e dá tempo -, aproveitando que o representante da Anac está aqui. Não vou sabatiná-lo, mas vou...

A resolução prevê que o passageiro que necessite de assistência especial seja o primeiro a entrar na aeronave, mas, em contrapartida, ele tem de ser o último a sair. Discordo um pouco, porque, muitas vezes, a poltrona é pequena, não estamos em uma situação de extremo conforto. Se precisar ir ao banheiro, em que pese as aeronaves terem a cadeira menor que circula entre os corredores, é um banheiro extremamente desconfortável. Então, na medida em que o deficiente físico é o primeiro a entrar e o último a sair, o lapso temporal que ele permanece dentro da aeronave se torna muito maior. Se pegamos um voo - por exemplo, eu, que sou gaúcha - de Brasília a Porto Alegre, que tem a duração de duas horas e quinze minutos, o meu tempo de permanência dentro da aeronave acaba sendo muito maior pelo fato de eu ter sido a primeira a entrar e a última a sair.

É muito engraçado: quando a gente é o último a sair, a gente começa a se dar conta de algumas coisas. Há aquelas pessoas que encontram um amigo que não viam há tempo, há os que se esquecem da mala e vêm no contrafluxo. É meia hora para sair de uma aeronave. Chega a ser engraçado. Tem o que quer tirar foto na cabine. E eu não posso sair enquanto todos não deixarem a aeronave.

Então, eu me contraponho. É uma crítica que faço, e fica uma sugestão de tentar mudar a questão de ser o primeiro a entrar e o último a sair.

Só para concluir rapidamente, acho que a Resolução nº 280 é mais específica que a anterior, tende a ser muito mais benéfica ao público que vai ser abrangido por ela, mas tenho muitas dúvidas, na prática, de como vai ser, como as companhias aéreas vão fazer para se adaptar a essa resolução.

Senadora, peço só um minuto para concluir. Tenho recebido através de rede social muitos questionamentos com relação às 48 horas: "Ah, Andrea, agora, tenho que avisar 48 horas antes que eu preciso viajar. Como eu faço?". "Se eu precisar comprar uma passagem na hora, como fica?" Tenho recebido muitas perguntas sobre esse tópico.

Só para esclarecer - depois, o Marcelo pode também fazer mais algumas considerações -, o que entendi da leitura que fiz, do estudo que fiz a respeito da Resolução nº 280 é que esse prazo de 48 horas prévio que consta na resolução é tão somente para as pessoas que necessitarem da utilização de algum equipamento específico; e não para o cadeirante. Isso não existe. Se eu quiser comprar uma passagem ali agora, posso chegar lá, comprar e embarcar. Agora, se, para minha comodidade, para o meu conforto, para a minha segurança, eu quiser fazer alguma exigência, precisar de algum equipamento, aí, sim, preciso avisar 48 horas antes. "Mas, se eu não avisar, não vou poder embarcar?" Não! Pode embarcar, apenas talvez eu não faça uma viagem de forma tão confortável. O prazo para solicitação do acompanhante é 72 horas antes.

Ficam aqui as minhas considerações. Espero ter contribuído um pouco.

Enfim, Marcelo, vou lembrá-lo a respeito dos meus dois questionamentos.

O SR. MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA - É um prazer.

Eu passei o artigo errado. Perdão. É o art. 10, §3º.

A SRª ANDRÉA PONTES - Art. 10, §3º.

Obrigada. *(Palmas.)*

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Muito bem. Obrigada, Andréa Pontes.

A Andréa Pontes, em pouco tempo, expressou aqui diversas dificuldades, mas, ao mesmo tempo, apresentou sugestões para buscar resolver esses problemas. Queremos aqui agradecer à Andréa Pontes pela sua contribuição a esse debate.

Posteriormente, Andréa, você retoma a palavra, caso as respostas não venham a atender, ou caso você necessite de mais esclarecimentos.

Vou conceder a palavra ao Rodrigo Abreu de Freitas, Coordenador de Acessibilidade da Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República.

O SR. RODRIGO ABREU DE FREITAS - Bom dia a todas e a todos.

Em primeiro lugar, trago um abraço do Secretário Antônio José e cumprimento a todas e a todos presentes à Mesa no nome da Senadora Ana Rita. Obrigado pelo convite.

Ao falar sobre acessibilidade, vamos falar, primeiro, sobre a pessoa com deficiência. A própria convenção sobre os direitos da pessoa com deficiência nos diz que a deficiência é um conceito em evolução e resulta da interação entre impedimentos de natureza física, sensorial, intelectual e mental, os quais, em interação com diversas barreiras, podem impedir a participação plena da pessoa na sociedade em igualdade de oportunidades com as demais pessoas.

Então, aqui, o conceito da pessoa com deficiência traz uma novidade grande: a questão das barreiras. Estas é que vão impedir o desfrute de uma vida plena em sociedade. Daqui, posso tirar o conceito de acessibilidade, porque esta nada mais é do que eliminar barreiras. Essa discussão aqui é muito saudável, porque nós tentamos eliminar as barreiras no transporte aéreo.

A acessibilidade não é apenas para as pessoas com deficiência. Todos nós somos beneficiários da acessibilidade. Quem aqui não esteve em um restaurante, com muito barulho, querendo assistir ao jornal, mas, ao olhar lá, não consegue entender. E quando a pessoa liga o *close caption*, você consegue entender. Não é verdade? Numa calçada, se ela estiver acessível, posso empurrar o carrinho do bebê, puxar a minha mala. Isso é muito comum em aeroportos.

Então, a falta de acessibilidade em aeroportos também atrapalha as pessoas que não têm deficiência. Aqui em Brasília mesmo, uma vez, ao chegar com a minha mala, tive dificuldade para chegar ao ponto de ônibus.

Então, a acessibilidade não vem apenas beneficiar a pessoa com deficiência, mas a todos. Por isso, a Senadora falou muito bem quando explicou o "desenho universal" para todas as pessoas; não apenas para pessoas com deficiência.

Quantas são as pessoas com deficiência?

A nossa colega Lívia Magalhães já falou sobre o total da população brasileira que se declarou com alguma deficiência nesse censo: um total de 45,9 milhões de pessoas com deficiência, quase 24%. Um em cada quatro brasileiros declararam ter alguma deficiência nesse último Censo de 2010.

Então, estamos falando de um número pequeno. Desses, 6,6 milhões com deficiência visual grave; 4,4 milhões com deficiência motora grave; e 2,2 milhões com deficiência auditiva grave. Aonde estão essas pessoas? Se há tantas pessoas, por que não estamos vendo tantas pessoas assim? Pela falta de acessibilidade.

É o ciclo da invisibilidade. Se eu não forneço acessibilidade, a pessoa não sai de casa, porque não tem acessibilidade. Se ela não sai de casa, por que vou fornecer acessibilidade?

Então, cabe a nós quebrar esse ciclo e começar a fornecer acessibilidade, para que possamos garantir a equiparação de oportunidades, que é o que preza a convenção sobre os direitos da pessoa com deficiência.

Mais um item que eu posso trazer também é a questão da população idosa. O último censo também trouxe um dado de que prevalência de deficiências sensoriais está na população acima de 60 anos. E, como o Brasil tende a envelhecer - a cada ano que passa estamos envelhecendo cada vez mais -, enquanto a taxa de crescimento anual da população total é de 0,57% ao ano, a população de idosos cresce 3,78% ao ano. Em 2001, tínhamos 9% da população e, em 2011, já eram 12% da população.

Outra tendência também da sociedade brasileira é a obesidade. Segundo pesquisa do Ministério da Saúde, em 2012, 51% da população já apresentavam excesso de peso. Em 2012, já contamos com mais da metade da população brasileira com excesso de peso.

Esse é outro item também que deve ser levado em consideração quando falamos em acessibilidade no transporte aéreo - poltronas, espaços apertados. Tudo isso a gente tem de levar em consideração quando falamos em acessibilidade.

É importante essas discussões públicas. Por isso fico feliz em ser convidado, porque, para pensarmos sobre acessibilidade, para falarmos sobre os direitos da pessoa com deficiência, nos temos de ouvir as pessoas com deficiência. Esse é o princípio básico do "nada sobre nós sem nós".

Eu não vou me estender, principalmente sobre a Resolução nº 280, porque nós temos especialistas da Anac aqui para falar sobre ela. Mas eu quero dizer que esta Resolução nº 280, em relação à Resolução nº 9, que era a resolução anterior, teve alguns avanços muito importantes também.

Há a questão da pessoa que teve de arrastar-se pela escada, por exemplo, porque ela não queria ser carregada no colo. Na verdade, carregar no colo, hoje, pela Resolução nº 280, já é proibido, até por uma questão de dignidade e de segurança. E aí vêm alguns outros problemas que surgem nos aeroportos, como, por exemplo - a Resolução nº 280 foi bem clara desta vez -, sobre a responsabilidade do ambulift, aquele veículo para se colocar a pessoa dentro da aeronave quando está estacionada em uma posição remota, quando não tem a ponte de embarque, ou quando tem mas não foi alocada na ponte de embarque. Então, a responsabilidade agora está bem clara lá e há inclusive um cronograma de implantação nos aeroportos. Então, um avanço importante também da Resolução nº 280.

A questão do procedimento de comunicação. Isso é algo que deve ser levado em consideração nos aeroportos - aí eu falo, aqui, para os operadores aeroportuários e companhias aéreas. Essa comunicação entre os dois é de suma importância. Aeroportos que possuem mais de 30 pontes de embarque, por falta de comunicação, ou não sei que outro problema pode acontecer ali, acabam alocando uma aeronave fora da ponte de embarque, em uma posição remota, dificultando muito mais o acesso de pessoas com deficiência. Então, é uma outra questão que devemos levar em consideração, ou seja, essa comunicação entre a operação do aeroporto e a empresa aérea.

Essa resolução também trouxe uma definição um tanto quanto polêmica, com a qual eu concordo, que é a questão do termo PNAE, Passageiro com Necessidade de Assistência Especial, e que engloba não apenas pessoas com deficiência. Por isso esse nome; não é só pessoa com deficiência, mas são pessoas com deficiência, pessoas que têm restrição de mobilidade de qualquer natureza, crianças... Então, é um termo que traz novidade e que pode trazer alguma polêmica, mas é um termo correto até.

Outra questão que eu trago à tona refere-se ao fato de sempre pensarmos na Resolução nº 280, pensamos sempre nos aeroportos visando à Resolução nº 280. Mas a Resolução nº 280 não fala, por exemplo, sobre acessibilidade arquitetônica, sobre a acessibilidade física dos aeroportos.

(Soa a campainha.)

O SR. RODRIGO ABREU DE FREITAS - Para isso, nós temos a Norma nº 9.050, temos o Decreto nº 5.296, e temos outras legislações que também devem ser observadas nos aeroportos, para que não fique de lado, por exemplo, a questão da integração entre os modais. Acho que uma das grandes dificuldades que as pessoas com deficiência podem encontrar, na verdade, talvez não seja a maior dificuldade nos aeroportos em si.

Até deixo aqui a pergunta para as pessoas com deficiência que estão nesta plenária, mas acredito que muitas devem ter dificuldade na interface entre o modal aéreo e o outro modal, seja metroviário, seja rodoviário. "Eu saí do aeroporto. E agora? Vou pegar um ônibus, vou pegar um metrô? Como é essa acessibilidade até lá?"

Então, também é outra coisa que devemos levar em consideração quando falamos de acessibilidade.

Espero ter contribuído e estou aqui na mesa ainda. Continuo e, se alguém tiver alguma pergunta...

Obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Obrigada, Rodrigo Abreu de Freitas pela sua contribuição, Coordenador de Acessibilidade da Secretaria de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República.

Com certeza, teremos um tempo, depois, para fazer um debate aqui.

Obrigada, Rodrigo, pela sua contribuição.

Passo a palavra ao Sr. Marcelo de Souza Carneiro Lima, Gerente-Geral da Ação Fiscal da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Dr. Marcelo, eu sei que muitas questões foram feitas. Temos um tempo de dez minutos. Na verdade, nesta manhã, estamos com certa dificuldade de ampliar muito o tempo, em função do meu horário inclusive, mas sei que muitas questões o senhor deve responder. Se o tempo não for suficiente, poderemos ampliá-lo um pouco mais.

O SR. MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA - Agradeço a palavra, agradeço a presença de todos, em nome da Senadora.

Vou fazer uma apresentação rápida e, depois, entramos nas respostas. Pode ser?

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Sim, pode ser.

O SR. MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA - Quero apresentar aos senhores um projeto que a Anac vem coordenando, que chamamos de Pacto pela Acessibilidade, para lhes trazer o engajamento, mostrar o trabalho que a agência tem feito para melhorar a acessibilidade para todas as pessoas, as pessoas com deficiência e todas as pessoas que se utilizam da aviação.

O primeiro ponto que acho importante ressaltar é que de nada adianta uma norma boa, ou de nada adianta uma fiscalização eficiente se não houver uma mudança de cultura. As pessoas saberem que precisam respeitar o próximo, precisam respeitar a pessoa com deficiência, assim como respeitam qualquer outra pessoa. A mudança de cultura é muito importante, e isso depende de cada um de nós, que somos formadores de opinião, e não aceitar um tratamento menos digno, ou não aceitar qualquer tipo de discriminação. Então, tenho isso como fator chave. A mudança de cultura vai trazer enormes benefícios para todos.

Quero mostrar um grupo de trabalho que foi formado. Vou contar, de forma bem sucinta, um pouco da história dele, até pela restrição de tempo.

Começou com uma reunião com o Ministério Público Federal de São Paulo, o Procurador Regional dos Direitos do Cidadão, Dr. Pedro, e a federação nacional dos surdos. Eles fizeram uma auditoria e demonstraram uma série de problemas na aviação, para os surdos.

Nós nos debruçamos sobre esse assunto, pensamos nos problemas, analisamos todas as dificuldades e pensamos em elaborar um planejamento de fiscalização específico para a acessibilidade. Já fazemos a fiscalização desde a Resolução nº 09, que era a resolução anterior à de nº 280. A Anac tem a fiscalização de acessibilidade, mas decidimos mudar a forma de fazer essa fiscalização.

Como podemos melhorar? Como podemos atender melhor o nosso cliente? Esse é o foco desse trabalho.

Aí, pensamos: talvez não seja a melhor proposta melhorar a acessibilidade apenas para as pessoas com deficiência auditiva, mas vamos trabalhar em todos os aspectos de acessibilidade. Então, combinamos uma reunião com o Ministério Público Federal e com a Feneis (Federação Nacional de Educação e Integração dos Surdos). E propusemos esse trabalho: "Olha, não vamos ficar presos às dificuldades das pessoas que têm algum tipo de deficiência auditiva; vamos melhorar a acessibilidade como um todo. Vocês topam? Vocês acreditam que esse é o melhor?".

Tivemos o apoio e o engajamento de ambas as instituições e começamos esse trabalho, que é focado principalmente na consulta aos clientes sobre o serviço de transporte aéreo, que são os principais *stakeholders* - não apenas a Feneis, mas todos que utilizam a aviação -, utilizando um lema, que acho que tem de ser sempre trazido e que o Rodrigo abordou, que é "nada sobre nós sem nós".

É muito difícil, para quem não tem algum tipo de deficiência, entender as dificuldades da pessoa que a tem. Então, de nada vai adiantar fazermos um belíssimo trabalho de planejamento, um belíssimo trabalho de fiscalização, se não levarmos em consideração os clientes. Nós temos que ouvir as pessoas que efetivamente utilizam o modal aéreo. E esta é a principal proposta desse trabalho: levantar os principais problemas, entender quais são as dificuldades, e esse ser o foco da fiscalização. Ali, a Anac vai atuar de forma mais firme, mais rígida e com uma presença mais intensa.

Precisamos também do treinamento de servidores da Anac, específico. Eu trouxe até alguns manuais que nos foram doados, como o manual da Deputada Federal Rosinha, o manual da Deputada Federal Mara Gabrilli, que têm sido os nossos livros de cabeceira para que a gente tenha um treinamento e consiga prestar um serviço cada vez de melhor qualidade. Então, isso demanda um estudo mesmo para conhecermos as dificuldades.

Conscientização dos nossos servidores, dos nossos fiscais também. Como eu disse, mudança de cultura é essencial. De nada adianta um belíssimo trabalho de planejamento se nós não internalizarmos, nos nossos servidores e em todas as pessoas, a importância desse trabalho.

Envolvimento de todos os segmentos da sociedade. A ideia é que esse grupo de trabalho seja o mais participativo e representativo possível, envolvendo desde a Secretaria de Direitos Humanos, que tem sido um parceiro - aqui faço um elogio à parceria, ao trabalho que temos feito em colaboração - que tem nos ajudado muito, temos aprendido muito; o Conade (Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência) , que recebeu a nossa proposta com excelente acolhimento, fez a deliberação, elogiou a proposta e também se colocou à disposição para nos auxiliar; a Secretaria Nacional do Consumidor, que tem um papel fundamental; o Ministério Público Federal, que desde o início tem feito esse trabalho conosco - o próprio Dr. Fritz, que está aqui na Mesa, fez uma palestra para a Anac, e eu vou abordar esse ponto.

O Poder Legislativo também está conosco desde o início. Iniciamos esse trabalho com a Deputada Federal Mara Gabrilli e com a Deputada Federal Rosinha da Adefal e já temos o projeto para ampliá-lo. Já temos uma reunião marcada com uma equipe de Senadores e Deputados - o nosso assessor parlamentar está organizando esse encontro - e queremos trazer o Legislativo para esse grupo cada vez mais.

E todas as associações que defendem as pessoas com deficiência são bem-vindas para contribuir, para auxiliar nesse trabalho.

O que nós já fizemos efetivamente?

Fizemos um curso de Inspetor de Aviação Civil (Inspac), na modalidade "especialização de serviços aéreos", no qual já colocamos essa mudança de cultura, essa priorização na fiscalização da acessibilidade, e já mostramos esse trabalho.

Tivemos um encontro dos núcleos regionais de aviação civil, que são os núcleos da Anac que estão presentes em 22 aeroportos no Brasil; são unidades descentralizadas da Anac capazes de realizar fiscalização, para podermos, efetivamente, mudar a cultura e conscientizar os nossos servidores.

Houve uma palestra da Deputada Federal Rosinha da Adefal. A Deputada Mara Gabrilli também ia participar, mas, infelizmente, por problemas pessoais, não pôde. Foi uma palestra muito interessante, muito esclarecedora.

Houve a palestra também do Dr. Fritz, que aqui compõe a Mesa, que também foi uma palestra muito importante para todos nós.

Fizemos um ementário, detalhando a norma nos mínimos itens jurídicos, para que a fiscalização seja mais eficiente.

Elaboramos um manual de fiscalização específico de acessibilidade e tivemos esse projeto aprovado em reunião de diretoria. A Anac é uma agência reguladora, com uma diretoria colegiada, e são os diretores que tomam a decisão. Então, esse projeto tem o respaldo da diretoria da Anac; foi aprovado em reunião de diretoria.

Só para vocês entenderem a dificuldade da Norma nº 280, apenas a título ilustrativo: ela envolve quatro das grandes áreas finalísticas da agência. A agência é muito especializada e trata de temas muito distintos, desde a minha gerência, que é a Gerência-Geral de Ação Fiscal (GGAF), que trata efetivamente da fiscalização, até a área de Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), que trata de treinamento de pilotos, treinamento de tripulantes, toda a parte de operação da aeronave; Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), que trata de toda essa parte de infraestrutura e um pouco de aeronavegabilidade, que é a parte de construção de aeronaves, certificação de produtos e manutenção de aeronaves.

Então, não é uma norma simples; é uma norma bem complexa. E aproveito a fala da nossa colega Andréa, que realmente traz diversas questões. E a nossa proposta não é resolver de forma ditatorial de que a interpretação é essa. Não. É trazer todos para construirmos essa interpretação, para que seja a melhor possível para todos os clientes.

Enfim, qual é a metodologia deste trabalho? Nós iniciamos com um questionário para todos os *stakeholders:* os clientes, as associações, as federações. Ele foi apresentado no Conade. Vou deixar para os senhores, está disponível no *site* da Anac, está disponível no Facebook, e todos que puderem contribuir, puderem responder esse questionário ou puderem repassá-lo a colegas, quanto mais informação nós tivermos, melhor vai ser o nosso trabalho, para que possamos, efetivamente, incorporar as solicitações...

(Soa a campainha.)

O SR. MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA - ...de todos os clientes.

O Legislativo também tem participação nesse questionário, o Ministério Público Federal, SDH e Senacom (Serviço Nacional do Comércio).

Vamos definir uma matriz de prioridades na fiscalização, para que, efetivamente, traga uma sensação de mudança, para que a gente atue nos pontos que são mais críticos; incorporação na rotina dos núcleos regionais de aviação civil e inspeções específicas nesses pontos.

Só ilustrando o que é essa matriz de prioridades. Nós vamos definir os itens que, na visão do nosso cliente, têm a probabilidade mais alta de serem descumpridos e, caso sejam descumpridos, tenham um impacto alto para a dignidade, para a segurança e para a experiência no voo da pessoa. Esse é o quadrante em que a Anac precisa atuar com mais rigor, para o qual a gente precisa deslocar a nossa fiscalização e estar vigilante constantemente.

Depois, temos um quadrante também importante, que é de probabilidade baixa de acontecimento, mas, caso aconteça, o impacto é alto. Esse também é um quadrante de muito monitoramento.

Depois, temos dois quadrantes que serão objeto de fiscalização, sim, mas de forma menos constante, porque são esses dois pontos que vão trazer um benefício efetivo para o nosso cliente, que é a probabilidade alta de acontecer, mas com impacto é baixo, e a probabilidade baixa com impacto baixo. Isso, na visão do próprio cliente.

Por fim, a continuidade do projeto, além do inquérito civil público que se iniciou com o Ministério Público Federal. Nós queremos levar esse projeto com ações de curto, médio e longo prazo, levantar os principais problemas encontrados pela fiscalização e continuar ouvindo o nosso cliente, fazer uma retroalimentação nesse planejamento, para que ele efetivamente seja atualizado com os problemas que forem surgindo; elaboração de um plano de melhoria, adequando as empresas aéreas e aeroportos com as melhores práticas mundiais; e uma preparação para as Olimpíadas. Independentemente de estarem na Resolução nº 280, vamos trazer para o Brasil as melhores práticas mundiais. E, para isso, a gente precisa dos senhores.

Participação efetiva também do Ministério Público Federal, não só no inquérito civil público, mas como parceiro. Tivemos uma reunião muito produtiva com o Procurador Federal dos Direitos do Cidadão. Ele colocou o Ministério Público Federal como parceiro. Institucionalmente, tem-nos ajudado e vai contribuir nesse projeto a longo prazo; tem conhecimento técnico, representatividade da sociedade em ações proativas, assim como todos os outros parceiros que nós citamos: Legislativo, SDH, associações e qualquer outra entidade que cuide da defesa das pessoas com deficiência.

Cronograma do projeto de curto prazo: obviamente, a gente tem que estabelecer prazo, senão a gente não torna pragmático esse projeto. Até dezembro de 2014, fazer uma mudança no planejamento da fiscalização, levando em consideração as primeiras respostas desse questionário; incorporação à rotina dos núcleos regionais de aviação civil e incorporação às nossas operações de fiscalização, que já acontecem, mas que serão agora focadas naqueles principais problemas.

Em médio prazo, até dezembro de 2015 - esse prazo está sob análise, e a gente pensa em trazê-lo para junho de 2015: execução das novas ações de fiscalização, continuidade; estudo dos principais problemas; avaliação desse planejamento - e, se for o caso, atualização dele; proposição de um plano de melhoria com as melhores práticas mundiais.

E, a longo prazo, junho de 2016, devemos ter finalizado, porque isso precisa começar. A partir de dezembro de 2015, nós iniciamos a fiscalização desse plano, de melhoria, execução das ações de fiscalização, que continua - isso não para, é uma fiscalização paralela; e auditorias específicas em preparação para as Olimpíadas e Paralimpíadas, que são os jogos que vão necessitar de uma prestação muito importante de todos.

Deixo para os senhores o nosso questionário. Peço, mais uma vez, a participação de todos. É um questionário um pouco extenso, mas que vai, sim, trazer uma melhoria. Você pode salvar, o senhor pode continuar em outros dias, não precisa responder num dia só, pode dividir em vários dias, pode levar um mês para responder, mas, efetivamente, quem responder vai nos ajudar a conhecer melhor a situação. Ele está disponível no Facebook da Anac e no *site* da Anac, que

é www.anac.gov.br. Caso a pessoa tenha algum tipo de dificuldade com a internet, nós também colocamos a Anac à disposição. A pessoa com deficiência ou qualquer outra que queira responder esse questionário pode ir até a Anac, dirigir-se ao protocolo da Anac aqui em Brasília, e nós teremos o maior prazer em recebê-lo e inserir as respostas da pessoa no sistema. Temos, inclusive, uma pessoa para ler esse questionário, caso a pessoa tenha algum tipo de deficiência visual. Isso tudo está à disposição dos senhores para tentar contribuir com o assunto.

Solicitamos a gentileza de compartilhar o *link* com todos que puderem contribuir com esse assunto.

Assim, encerro minha apresentação.

Há alguma dúvida específica?

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Dr. Marcelo, quero agradecer a apresentação do senhor. Eu poderia lhe conceder mais cinco minutos para que o senhor respondesse as questões apresentadas pela Andréa e também pela Lívia. Será que é possível em cinco minutos?

O SR. MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA - Sim.

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Sim?

Então, vou pedir para marcar o tempo.

Mais cinco minutos.

O SR. MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA - Vou me apressar aqui.

Convido, antes de mais nada, todos os senhores para uma reunião na Anac para que o assunto não se encerre nesta audiência. Convido todos a irem até a Anac para podermos discutir e debater o tema, a resolução. Nós queremos, cada vez mais, agir em parceria com os senhores. Então, convido todos para uma reunião futura na Anac. Nossa casa está aberta para vocês, é só fazer o convite. O nosso contato está aqui, eu deixei o nosso *e-mail*, deixei o meu cartão com todos os senhores. Temos aqui o nosso assessor parlamentar, o George, que também pode fazer esse encaminhamento.

Vou abordar os pontos levantados pela Drª Lívia: o uso da Resolução 280 para discriminação. Nós, efetivamente, esperamos que ela não seja uma desculpa para a discriminação. A Resolução 280 trouxe avanços muito importantes da resolução antiga, a Resolução 9. Obviamente, toda norma precisa estar em constante evolução, inclusive num tema como este, que tem uma evolução teórica, uma evolução de tecnologia muito rápida. Então, foi construído com participação de todos os clientes com o SDH, houve o apoio da própria Secretaria de Direitos Humanos para a elaboração dessa resolução. Ela traz uma série de avanços, mas eu concordo que ela traz uma série de dúvidas e uma série de riscos que nós precisamos fiscalizar de forma intensa, para evitar que as empresas ou os aeroportos utilizem a norma como fator de discriminação.

Efetivamente, no caso do Medif, por exemplo, eu acho que foi dado um instrumento fantástico de cobrança de todas as pessoas, que é o art. 11 da norma, que diz: "Art. 11. A recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao PNAE [...]". Deixo claro que o PNAE não é portador de necessidades especiais, mas Pessoa com Necessidade de Atendimento Especial, que envolve as pessoas com deficiência, idosos e todos os outros. Nós sabemos a inadequação do termo PNE. Então, quando eu digo PNAE, é a Pessoa com Necessidade de Atendimento Especial.

> *A recusa da prestação do serviço [...] ao PNAE deve ser justificada por escrito no prazo de 10(dez) dias, [e deve ser] exclusivamente com base nas condições previstas no §1º do art. 6º. [Que] [...] quando não houver condições para garantir a saúde e a segurança [...] [da própria pessoa] ou dos demais passageiros, com base nas condições previstas em atos normativos da ANAC, [que, efetivamente, serão somente no sentido de segurança, pois a Anac nunca vai fazer um ato no sentido de prejudicar o embarque das pessoas com deficiência] no manual geral de operações ou nas especificações operativas [...] [que também somente tratam da parte de segurança, pois não podemos, nunca, colocar a pessoa numa situação de risco de vida.*
>
> *§2º O operador aéreo deve divulgar as condições gerais e restrições ao transporte do PNAE e de suas ajudas técnicas e equipamentos médicos.*

Isto exatamente para trazer um custo para qualquer empresa aérea que opte por negar, ela vai ter um custo, depois judicial, um custo de imagem e um custo com regulador, porque, se não for, efetivamente, em questões objetivas e que eles consigam comprovar, eles serão punidos pela agência e, efetivamente, pelo Judiciário em eventuais ações. Então, isso é importante. Não pode ser em qualquer caso.

E o parágrafo único do art. 11 deixa claro também que o eventual desconforto ou inconveniente causado a outros passageiros ou tripulantes não constitui justificativa para a recusa da prestação de serviço do transporte aéreo.

Então, é muito importante deixar claro: não pode ser utilizado como fator de discriminação. Se isso acontecer, nós pedimos que, por favor, nos repasse. Nós precisamos dessas informações. Por isso também, nessa reunião os senhores podem trazer os casos específicos para fiscalização.

No caso da Drª Andréa Pontes, a recusa do desconto, simplesmente pelo fato de ter sido adquirido por pontos, está completamente equivocada. A senhora tem direito aos pontos. Não foi de graça. A senhora pagou. Esse é um benefício que a empresa concede para que a senhora continue comprando na empresa. Então, na verdade, os pontos não foram de graça. Efetivamente, foram pagos em algum momento. É uma moeda virtual que hoje se troca por qualquer outro produto.

Então, devem, sim, ser garantidos todos os direitos ao passageiro que adquire por pontos. Se a senhora tem um cartão de embarque, a senhora é passageira como qualquer outro. A empresa que agir de forma diferente será punida pela agência. Se a senhora puder encaminhar esse caso, nós abriremos o procedimento de apuração.

A SRª ANDRÉA PONTES - Obrigada.

O SR. MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA - Fico muito feliz também em ouvir os elogios de diversos componentes aqui à norma. A gente fica muito feliz em saber que a norma teve um avanço. Sabemos que ela sempre pode melhorar, mas, efetivamente, ela traz uma garantia de direitos para os senhores, e ficamos muito felizes em saber disso.

(Soa a campainha.)

O SR. MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA - No caso do embarque prioritário, que a senhora colocou, eu só quero dizer que o embarque prioritário tem dois motivos: ele tem o motivo de segurança e o motivo na parte da dignidade. Vou explicar de forma sucinta. Mas, caso a senhora não queira embarcar prioritariamente, a senhora tem o direito de recusar e de dizer "eu vou entrar por último; eu não quero embarcar prioritariamente." A senhora pode embarcar por último.

O que o comando da norma vem preservar? A parte de embarque, o pátio de aeronaves, onde a senhora passa até a aeronave, é uma área de risco. Então, a senhora tem que percorrer essa distância o mais rapidamente possível, porque, em uma situação de risco, em uma situação de urgência, a senhora tem prejudicada a capacidade de se proteger. Então, por que se coloca o embarque prioritário? Para que você possa fazer o embarque sem nenhum tipo de obstrução, para que possa embarcar da forma mais célere possível, saindo daquele espaço. E ali devem estar todos os equipamentos de auxílio para serem colocados no compartimento da aeronave, no *overhead bin* da aeronave. Por isso o embarque prioritário.

Na mesma lógica o desembarque por último, para que também percorra todo esse trajeto sem nenhum tipo de obstrução. E, no caso de uma conexão, a senhora tem o desembarque prioritário em relação a todos os outros passageiros para não perder o próximo voo.

Então, esta foi a intenção da norma: preservar a segurança da pessoa com deficiência naquele momento do embarque. Mas, caso a senhora opte, "não quero embarcar prioritariamente; isto, para mim, é um transtorno", a senhora pode embarcar após todos os outros.

A SRª ANDRÉA PONTES - O que eu questiono com maior veemência é o fato de o desembarque ser por último, porque isso acaba aumentando muito a minha permanência dentro da aeronave.

Depois, Marcelo, se me permitir, a gente pode conversar e ver a possibilidade de achar uma maneira melhor.

O SR. MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA - Sim.

A SRª ANDRÉA PONTES - Porque várias pessoas portadoras com deficiência reclamam porque acabam ficando um lapso maior de tempo dentro do avião.

O SR. MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA - Perfeito. É a mesma lógica de o desembarque ser o mais rápido e célere possível naquele período.

E a questão da dignidade. Nós temos casos de pessoas com deficiência que foram hostilizadas por passageiros, porque o passageiro tem necessidade de desembarcar muito rapidamente da aeronave. Então, é uma faculdade a senhora poder esperar e evitar esse tipo de constrangimento. Mas estamos abertos a ouvir e a entender todas as demandas nas reuniões futuras.

A SRª ANDRÉA PONTES - Obrigada, Marcelo, mas vou dar procedência, depois, à discussão contigo.

O SR. MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA - Claro! Claro!

A SRª ANDRÉA PONTES - Obrigada.

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Nós estamos com problema de tempo, Andréa. Depois, nós vamos fazer uma outra rodada e você poderá complementar. Eu só peço ao Dr. Marcelo para ir concluindo.

O SR. MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA - Na conclusão, quero deixar clara uma solicitação da Deputada Mara Gabrilli, da inspeção de cadeirantes.

A senhora tem a faculdade de ir para uma sala reservada, por toda uma questão de privacidade, mas ela também pode ser feita em local visível, aberto a todos. É uma faculdade, não uma obrigação. Isso é importante na inspeção de segurança ali no pórtico de raio X.

Finalizando, falarei sobre o caso de Foz do Iguaçu, que foi um caso muito triste noticiado esta semana.

A Anac encaminhou no mesmo dia. Nós ficamos sabendo às 10 horas da manhã do caso e ao meio-dia e meia eu já tinha uma equipe embarcando para o aeroporto para fazer uma fiscalização. A equipe já fez a inspeção, e eu vou receber o relatório na sexta-feira. Em apurações preliminares até divulgadas para a imprensa, pode haver uma multa de até R$300 mil.

Nós queremos utilizar esse caso para não deixar que isso aconteça. Carregar no braço é inaceitável; da forma como foi, é muito pior. Muito triste ver uma cena como essa. E nós vamos apurar as responsabilidades tanto do aeroporto quanto da empresa aérea. Ambos têm responsabilidade para o embarque. Ali nós precisamos saber quem efetivamente deu causa ao que aconteceu.

Por fim, a norma traz mais clareza para os direitos, para os deveres do cidadão - lembrando também que existem deveres -, para que possa ser dado o melhor atendimento possível, e a Anac quer melhorar, cada vez mais, a acessibilidade para todos.

Há questões que estão fora do nosso alcance, e nós pedimos o apoio dos senhores, como, por exemplo, na parte intermodal, que o Rodrigo bem abordou: às vezes, nós garantimos a acessibilidade no aeroporto, mas, quando a pessoa com deficiência chega, não existe um táxi adaptado na cidade; temos uma dificuldade em homologar um equipamento, o ambulift, para aeronaves ATR, que são aquelas aeronaves pequenas, menores. Não existe ainda um equipamento tecnicamente viável. Precisamos do apoio do Inmetro para que possamos homologar, porque também não vamos obrigar a empresa a utilizar um equipamento que pode não ser seguro para o embarque, e nós não temos nenhum tipo de *enforcement* sobre esses organismos.

Nós pedimos apoio para, juntos, melhorarmos a acessibilidade para todos. Esse é o nosso objetivo, esse é o nosso compromisso. E estamos à disposição sempre que necessário. Estão convidados. A Anac é a casa dos senhores também.

Obrigado. *(Palmas.)*

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Muito obrigada.

Queremos, aqui, agradecer ao Marcelo de Souza Carneiro Lima, que é o gerente geral de Ação Fiscal da Anac.

Quero, também, Marcelo, além de agradecer, ao mesmo tempo, parabenizar pela clareza da sua exposição, em que você colocou aqui as questões, que foram pontuadas de forma rápida, e também pela abertura para ouvir as pessoas, as entidades e receber todas as demandas apresentadas por esse setor, por esse segmento da sociedade, no sentido de buscar as saídas, buscar as soluções. Então, parabéns e obrigada pela atenção que você demonstrou aqui perante todas as pessoas presentes.

Quero reforçar aqui o *e-mail* que foi deixado pelo Marcelo, que é geop@anac.gov.br. Então, quem está nos acompanhando pela TV pode também anotar esse *e-mail* e, se porventura precisar solicitar alguma informação ou mesmo algum esclarecimento ou apresentar alguma reclamação, com certeza poderá fazê-lo também por este *e-mail*: geop@anac.gov.br.

Aproveito este momento também para registrar a presença do George Alex Lima de Souza, que é o chefe da assessoria parlamentar, que se encontra aqui presente, também se colocando à disposição para dialogar com as pessoas que estão aqui e também futuramente.

Registro a presença da Carla Maia Lima de Azevedo, que é cadeirante e gostaria de falar.

Assim que a Mesa terminar, Carla, passaremos a palavra para você se manifestar.

A Deputada Rosinha ligou para cá e pediu para avisar que está em outra atividade, em outro evento. Ela é Procuradora Adjunta nas Quintas Femininas, e hoje é o assunto é sobre mulheres que ficaram deficientes por violência doméstica, em função da violência praticada pelos maridos, pelos companheiros.

A Deputada tem uma participação especial neste debate e vai fazer o possível para estar aqui conosco. Mas, se ela não puder vir, nós sabemos que podemos contar com ela. Inclusive, o Marcelo trouxe aqui o guia elaborado pelo mandato da Rosinha da Adefal, uma pessoa altamente comprometida com essa luta. Se ela não puder estar presente hoje, ela, com certeza, estará em outro momento.

Eu vou passar a palavra agora para o Marco Aurélio, Diretor de Comunicação Institucional da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos.

Sr. Marco, da mesma forma, sabemos que muitos questionamentos também estão sendo feitos. Nós lhe daremos um tempo de dez minutos e, se houver necessidade, mais cinco minutos, assim como concedemos para a Anac.

O SR. MARCO AURÉLIO NUNES PEREIRA - Em primeiro lugar, Senadora Ana Rita, peço perdão pela minha voz, que está péssima.

Eu gostaria de cumprimentar o Senado Federal e a senhora pela brilhante realização desta reunião para discutir um tema tão importante e caro para para todos os brasileiros, sobretudo num momento especial em que precisamos realmente avançar para assegurar a dignidade de todos os cidadãos no direito de ir, vir e se locomover.

Eu aqui represento a associação nacional das empresas que administram os aeroportos recentemente concedidos e privatizados, que são os aeroportos de Guarulhos, Viracopos, Brasília (Aeroporto JK), Natal, Confins e Galeão. Nossa associação é uma pessoa jurídica de direito privado que existe há apenas um ano. Estamos, portanto, trabalhando há pouco tempo para auscultar os problemas não só das concessionários, mas também dos usuários dos aeroportos que estão sob nossa responsabilidade e sob nossa administração.

As empresas concessionárias assumiram esses aeroportos há apenas dois anos, sendo que os casos de Confins e do Galeão foram assumidos a partir de setembro deste ano. De lá cá, estão sendo realizados grandes investimentos não apenas na modernização de todo o sistema aeroportuário, do sítio aeroportuário concedido, como também investimentos para melhorar exatamente o atendimento dos passageiros. Evidentemente, passamos por grandes apuros, até porque as obras nesses aeroportos interferiram diretamente na qualidade do atendimento prestado não apenas a necessitados e portadores de deficiências, mas a todos os passageiros brasileiros que iam aos aeroportos em processo de obras e ali tinham que enfrentar toda sorte e todo tipo de problema.

No caso das concessionárias e dos aeroportos recentemente privatizados e passados para o setor privado, cumpre a nós informar que estamos projetando, já estamos executando e investindo em todo tipo e toda sorte de modernizações e de equipamentos que possam efetivamente minorar os problemas, sobretudo aqueles enfrentados pelos portadores de necessidades especiais, de atendimento e de necessidades especiais.

Em particular, eu me refiro até, o que o Marcelo lembrou, a esse episódio que ocorreu no aeroporto de Foz do Iguaçu, em que não havia, naquele momento, um ambulift. Bom, nos aeroportos que foram concedidos, felizmente, todos eles já dispõem de abulifts e de pontes específicas para embarque remoto. Os embarques remotos, inclusive, que são um grande problema para os portadores de necessidades de atendimento especial, no caso dos nossos aeroportos como Brasília, são raríssimos hoje. Todos eles são feitos pelas pontes de embarque que facilitam sobremaneira o acesso das pessoas às aeronaves.

Eu elogio profundamente a Resolução nº 280, que foi baixada em 2013, portanto uma legislação bastante recente, que aprofunda a discussão, que, aliás, motiva o debate que vocês estão fazendo hoje e que permite a apresentação das contribuições como a da Andréa Pontes, para que tudo isso possa ser aperfeiçoado rapidamente, para se evitarem os constrangimentos a que a maioria dos deficientes é obrigada a enfrentar hoje não só em aeroportos, mas em diversas situações.

No caso dos nossos aeroportos, as obras ainda estão prosseguindo. Nós ainda estamos no princípio do processo, primeiro, de reforma de terminais e, depois, da construção de novos terminais. Esperamos que- isso não vai acabar nunca, isso é igual a uma fazenda: não acaba, não tem fim -, pelo menos até o final de 2015, os aeroportos brasileiros apresentem uma nova realidade para os cidadãos. Por exemplo, São Gonçalo do Amarante, que foi totalmente construído pela concessionária em 18 meses, tem rampas de embarque e desembarque, rampas de acesso nos estacionamentos, vagas com prioridades demarcadas e claramente demarcadas, sistema sonoro, piso tátil, elevadores e elevadores nos *gates*, banheiros já com cabines especiais e cadeiras de rodas para assistência 24 horas para os que delas precisarem. Então, isso está ocorrendo em todos os aeroportos. Nós estamos nesses processos de arrumação e de preparação.

Eu reconheço: temos ainda muitos problemas. Espero que isso possa estar equacionado e resolvido no mais breve espaço possível de tempo.

E acho mais: acredito que há pontos fundamentais que nós precisamos aperfeiçoar não só nos aeroportos dos concessionários, privados e públicos, no caso da Infraero, mas também em relação aos cidadãos e à legislação. Nós precisamos avançar mais, sobretudo melhorar os processos de informação. A Andréa levantou aqui uma questão. Hoje, nos nossos aeroportos, nós estamos treinando as pessoas para poder dar um atendimento de qualidade às pessoas necessitadas de atendimento especial, porque um dos grandes problemas que existiam e persistem na maioria dos aeroportos é o problema de informação. A informação precisa fluir, e as pessoas precisam saber onde buscar a informação. Nós estamos em processo de investimento pesado nessa questão.

Basicamente, eu queria, primeiro, deixar aqui a informação de que, em breve, espero, os aeroportos brasileiros terão, sobretudo os nossos aeroportos, que são os concedidos, condições de realmente poder atender bem a sociedade brasileira.

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Quero agradecer ao Sr. Marco Aurélio, Diretor de Comunicação Institucional da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos.

Que bom que também as empresas se colocam abertas, disponíveis, para fazer os ajustes necessários, que têm a resolução da Anac como um instrumento a ser seguido e que, com certeza, estão dispostas a se adequar cada vez mais para oferecer esse atendimento de qualidade não só para os usuários de um modo geral, mas, em particular, para as pessoas com deficiência, reconhecendo, inclusive, os vários tipos de deficiência!

Eu fiquei aqui pensando: imagine um usuário do transporte aéreo que está sozinho e é surdo-mudo. Como ele vai se comunicar, como ele vai transitar se não tiver alguém que faça a linguagem em braile? Isso se torna muito mais difícil. Aliás, em braile, não, mas em Libras. Desculpe, pensei na questão da visualização. É a linguagem em Libras, que também é uma necessidade nesses espaços públicos de atendimento a muitas pessoas. Com certeza, esse tipo de problema deve estar também acontecendo.

Eu vou passar a palavra, agora, ao Felipe Fritz Braga, Procurador da República, para que também, aqui, no prazo de dez minutos, possa se manifestar.

O SR. FELIPE FRITZ BRAGA - Exmª Srª Senadora Ana Rita, senhores presentes à mesa, auditório que nos assiste, mídia, quero agradecer pelo convite e desejar a todos bom dia.

Nós do Ministério Público Federal trabalhamos com direito, somos advogados, e estamos mais habituados a ouvir reclamações e trabalhar para a sua solução.

Gostei do que ouvi aqui, que acho muito importante. Nós que trabalhamos com direitos, com acessibilidade, não podemos nos contentar com respostas, respostas óbvias, respostas naturalistas, respostas que se contentem com as regras vigentes. É muito importante a sociedade civil envolvida não aceitar essas respostas e os prestadores de serviços também não se contentarem com as respostas que têm para o momento.

A história do conceito de acessibilidade, por si, já mostra, em plano macro, isso que eu estou dizendo. Quer dizer, até pouco tempo atrás, fazendo uma viagem a um passado não tão distante, nós estaríamos acostumadíssimos a ler com tranquilidade manchetes como estas, manchetes, dispositivos de decretos que tratam a pessoa com deficiência como inválido: "A reabilitação profissional visa propiciar aos beneficiários inválidos...", uma norma previdenciária. Manchetes de jornal: "Inválidos insatisfeitos com lei relativa aos ambulantes", "Servidor inválido pode voltar". Isso é algo absolutamente inaceitável, que beira o crime, mas algo normal, aceitável, justificável até pouco tempo atrás. Ou então expressões como "incapazes", "escolas para crianças incapazes"... A própria AACD significava Associação de Assistência à Criança Defeituosa; hoje é Associação de Assistência à Criança Deficiente. Não foi preciso mudar a sigla, mas era urgente a mudança de seu significado. E a Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (Apae). Quer dizer, todos esses conceitos são inaceitáveis hoje, mas já foram plenamente aceitáveis. E as respostas que nós temos hoje um dia serão plenamente inaceitáveis também.

Somente a partir da década de 80 a gente passa a, inclusive, chamar as pessoas com deficiência por denominações que já vão se aproximando da dignidade, graças, claro, a não se aceitarem respostas.

Hoje, nós falamos em "pessoa com deficiência". É uma forma de falar das pessoas com deficiência que não esconde, não camufla, não procura termos, meios-termos, e que ressalta a dignidade, porque ressalta o fato de ser uma pessoa e essa pessoa ter uma deficiência. Quer dizer, o principal é a pessoa. Não podemos eliminar, nunca, a palavra "pessoa". É algo que absorve, em si, a luta para que a pessoalidade seja sempre enfatizada.

A história da luta pelos direitos da pessoa com deficiência no plano jurídico perambulou por diversas normas, decretos, instruções, até chegar ao conceito mais adequado atualmente, que é o da Convenção de Nova York, de 2007, que foi assinada pelo Brasil e aprovada pelo Congresso Nacional com quórum de emenda constitucional. Por esse motivo, ela tem a mesma eficácia de uma emenda constitucional. Os direitos ali expressos têm o mesmo valor que todos os dispositivos da Constituição. É possível ajuizar ação direta de inconstitucionalidade no Supremo Tribunal Federal por ofensa a essa convenção. É o único tratado internacional, até o momento, que tem essa eficácia constitucional.

Lendo essa definição, ressalta algo extremamente importante: que pessoa com deficiência é aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, e agora, que, em interação com diversas barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

Eu aqui explico a importância disso. Deficiências são aquelas limitações funcionais que, na interação com as barreiras existentes na sociedade, excluem a pessoa. Deficiência é só aquilo que exclui e é tudo aquilo que exclui em razão dessas barreiras. Portanto, a deficiência é, por excelência, a condição a que nós devemos nos referir quando falamos em inclusão. Deficiência é aquilo que exclui.

O decreto que havia, Decreto 3.298, que era o mais moderno, fazia umas definições muito técnicas, métricas, sobre acuidade visual, sobre limitação auditiva, que eram uma metodologia deficiente, porque matemática, quando a deficiência é um conceito que se extrai de uma condição social. Haverá um dia em que uma deficiência que hoje é reconhecida como deficiência não o será mais, porque, por algum motivo, seja pelos meios assistivos, seja pela forma como os serviços são prestados, aquilo não causa mais exclusão. Então, situações que hoje nós não conhecemos, que sequer são tratadas por normas como o decreto que trata de critérios matemáticos e que não são reconhecidas como deficiência podem vir ainda a ser reconhecidas como deficiência.

A Drª Lívia e a Senadora Ana Rita mencionaram a importância de falar sobre o autismo, porque ainda é uma condição pouco conhecida e, do ponto de vista da deficiência, tem de ser mais tratada.

Deficiência - isso também está na convenção, entre seus considerandos - é um conceito em evolução, portanto. É um conceito em evolução. Isso mostra o dinamismo. Quando se trata com deficiência, não se podem aceitar respostas prontas. Tudo muda em deficiência. A gente edita uma norma e no dia seguinte começam a aparecer os furos, as críticas. Nós temos de estar com ouvidos abertos para tratar a pessoa com deficiência com dignidade.

A maior barreira, reconhecidamente, para se tratar da temática de deficiência são as barreiras atitudinais. Quando nós vamos formar uma comissão num órgão público, uma equipe, nós precisamos ter pessoas que tenham acesso ao conhecimento, que estudem as normas, as experiências, os casos concretos e práticos, e que sejam engajadas. Por que têm que ser pessoas engajadas? Por que não podem ser pessoas que fazem um curso de não sei quanto tempo, recebem diploma e pronto, estão habilitadas a tratar daquele tema? A gente pode emitir relatórios, preencher formulários e mostrar: "Está aqui, cumprido, nós temos essas pessoas com diploma, que fizeram o curso não sei onde e têm capacitação para tratar deficiência." Isto não basta. Têm que ser pessoas engajadas, justamente pelo fato de o conceito de deficiência ser dinâmico, de avanços tecnológicos que fazem com que meios assistivos que eram adequados amanhã sejam indignos. Houve um dia em que carregar uma pessoa no colo para subir até o avião foi defensável, foi tomado como algo digno; hoje não é mais, é inaceitável!

Vou avançar aqui.

Eu queria tratar de um tema extremamente importante. Nós temos os princípios da dignidade, respeito pelas diferenças, isonomia, liberdade, autonomia, independência, segurança e acessibilidade como princípios básicos com que o operador de direito trabalha para tratar essas questões relacionadas à deficiência. E em relação à mobilidade no transporte modal aéreo, a Resolução nº 280, sem dúvida nenhuma, é o resultado de um esforço extremamente importante da Anac, que foi construído de forma muito participativa e, por este exato motivo, a sua qualidade técnica, é uma importante conquista.

O Dr. Rodrigo mencionou que ainda remanesce importante problema, que é interoperabilidade dos vários transportes modais, mas eu diria que há ainda um problema antigo que a sociedade civil vinha discutindo com muita ênfase, que é referente à gratuidade no transporte aéreo. Isso é muito importante!

A gente tem, hoje, gratuidade no sistema aquaviário, no sistema rodoviário, no sistema ferroviário, mas nós não temos no sistema aéreo, um problema que está em discussão há mais de 20 anos. Há mais de 20 anos! É incrível! Mas está há mais de 20 anos. A sociedade civil fez muito barulho uma época, mas já faz um tempo que esse problema está adormecido.

Nós temos a Lei nº 8.899, de 1994, que concedia passe livre às pessoas com deficiência, carentes economicamente, no transporte coletivo interestadual. Ponto. Isto é, abrange todas as modalidades de transporte coletivo interestadual. "Ah, mas aéreo não é coletivo interestadual!" É claro que é. Nós estamos acostumados a ouvir falar de "coletivo" como o "busão" que você pega ali na esquina. Não, transporte coletivo interestadual são todos os transportes coletivos interestaduais. É isso que diz a lei, que decidiu o Congresso Nacional e que foi sancionado pela Presidência da República.

Não vamos nos contentar com respostas fáceis e prontas de que coletivo é o "busão". Não é! É tudo!

Mas a lei de 1994 dizia que em 90 dias seria regulamentada. Portanto, em 90 dias saiu o decreto? Não. Seis anos depois, saiu o Decreto nº 3.691. Finalmente foi regulamentada. E dizia o seguinte: "As empresas permissionárias e autorizatárias de transporte interestadual de passageiros reservarão dois assentos para pessoas com deficiência." Previa a gratuidade. Só que o decreto, que, salvo engano, tem só três artigos, inseriu no art. 2º: "O Ministro de Estado dos Transportes disciplinará, no prazo de até trinta dias, o disposto neste Decreto."

Parece algo inofensivo, mas foi a punhalada nas costas. Por quê? Porque o Ministro dos Transportes não tem competência normativa para disciplinar sobre transporte aéreo; só para transporte aquaviário, ferroviário e rodoviário. Morreu! Jogaram uma pá de cal nesse pleito, que já vinha desde antes de 1994 nas discussões para aprovação da lei.

Então, hoje o que nós temos é esse decreto. E como ficou a coisa? O Ministério Público Federal ajuizou diversas ações. Recebemos muitas representações entre os anos 2003, 2006, o que levou ao ajuizamento de pelo menos cinco ações civis públicas no Brasil, em Estados diferentes.

Coloco o exemplo de Uberlândia. Perdemos na primeira instância, mas ganhamos no Tribunal Regional Federal da 1ª Região, e atualmente está eficaz. Ela é somente contra a GOL, a empresa GOL. Tem eficácia nacional.

No Ceará, também ajuizamos contra diversas empresas. Perdemos no primeiro grau e perdemos no segundo grau. O Ministério Público não recorreu contra essa decisão. Transitou em julgado. Pelas leis aplicáveis, isso não impede que sejam ajuizadas outras ações coletivas ou individuais.

Foz do Iguaçu também ajuizou uma ação. Inicialmente, foi procedente, na primeira instância, o Tribunal confirmou a sentença procedente e, atualmente, está em recurso... Não. Perdão! O Tribunal não confirmou, o Tribunal cancelou e está no Superior Tribunal de Justiça.

Há ação no Pará. Essa foi muito bem sucedida. Atualmente, há uma sentença eficaz só para o Estado do Pará. Há outra ação no Pará, também com outro andamento.

Ou seja, são ações absolutamente irracionais ou talvez de uma racionalidade que simplesmente não ajude. Não há regulamentação. No Judiciário, não conseguimos nenhuma uniformidade em relação a essas decisões. Os Tribunais Regionais Federais e o Superior Tribunal de Justiça ora entendem que isso não precisa de regulamentação, porque é um direito fundamental o direito ao transporte aéreo - vejam só, atualmente é reconhecido por alguns tribunais como direito fundamental -, ora os Tribunais entendem que essa é uma matéria que, evidentemente, afeta o equilíbrio econômico e financeiro e, portanto, depende de regulamentação. Quer dizer, em primeiro lugar, o equilíbrio econômico e financeiro.

Então, terminando, Senadora, esse é um tema extremamente importante e está sendo esquecido. Vejo pessoas da sociedade civil inquietas, mas ainda não vejo a sociedade civil mobilizada. Temos a felicidade de ter o Marcelo, que é de uma grande abertura, um parceiro, que gosta do trabalho em parceria... Acho extremamente importante os Poderes, o Legislativo, o Executivo, e a própria Anac, como agência reguladora, se envolverem nesse processo de acessibilidade ao transporte aéreo.

Obrigado. *(Palmas.)*

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Agradecemos ao Dr. Felipe Fritz Braga, Procurador da República, pelos esclarecimentos, pela exposição, inclusive recuperando aqui um pouco o conceito, em que avançamos muito nesses últimos anos, de pessoa com deficiência. Esse conceito também precisa cada vez mais ser apropriado pelas empresas, pelas instituições do nosso País.

Estamos com problema de tempo, mas queremos ouvir também a Carla Maia e a Simone Franco, que é mãe de autista. Como nosso tempo é pequeno, vou conceder a vocês três minutos. Eu gostaria muito que vocês atendessem esse prazo para que possamos terminar dentro do tempo necessário aqui.

Então, Carla Maia Lima de Azevedo, você poderia se apresentar um pouco melhor e fazer a sua fala.

A SRª CARLA MAIA LIMA DE AZEVEDO - Agradeço a oportunidade de estar me colocando aqui.

Meu nome é Carla Maia. Assim como a Andréa, me divido em duas atividades. Sou repórter e atleta, e aqui vou abrir aspas na minha profissão de repórter para falar estritamente como cidadã, porque acredito que posso contribuir pelo fato de eu viajar muito, por ser atleta.

Tenho uma tetraplegia. Não mexo as mãos, diferentemente da Andréa, que é paraplégica e mexe as mãos e tem uma vida mais independente, e necessito sempre de cuidados constantes de uma cuidadora ao meu lado, a Suzana.

Então, a questão do acompanhante foi um ganho muito forte para nós pessoas com deficiência e foi uma coisa que começou a ser mais respeitada agora, a partir da Resolução nº 280. Antes, o que passavam para nós, usuários, era que as empresas aéreas faziam de tudo para dificultar. Não existia explicação nem no *site*. Era terrível conseguir informação sobre como proceder para se conseguir o desconto.

Hoje em dia, está muito mais fácil. Está acessível. No *site* há informações, e a gente consegue esse desconto por meio do Medif.

Eu tenho uma tetraplegia desde 1998. Não é algo que vá ser mudado, e a questão do Medif é muito trabalhosa, porque é preciso ir ao médico, há um prazo em que passa a valer, e imagino que tenha sido por isso que foi feito o Fremec (*Frequent*

Traveller Medical Card) para facilitar. Bom, eu tentei fazer o Fremec para facilitar a minha vida e não ter que fazer o Medif sempre, mas tive um grande problema: para fazer o Fremec, eles me dão oportunidade de colocar três pessoas fixas. As pessoas que me ajudam não são familiares; são cuidadoras profissionais, com carteira assinada, que me ajudam, que são empregadas. E a participação delas é rotativa. A Suzana está há três anos comigo. Vai casar no final do ano, vai sair. Então, às vezes, uma pessoa fica um ano, dois anos. Eu não tenho como colocar três pessoas. Inclusive, mandei *e-mail* para a empresa aérea, e eles me responderam que o nome das pessoas é fixo e que poderiam até me passar isso. Aí, perguntei se não poderia mudar isso depois? Aí, ele não me respondeu, porque já tinha respondido. Não tinha como ele colocar no *e-mail* que eu não poderia mudar o nome das pessoas.

Então, o que acontece? Acabo sendo obrigada a usar sempre o Medif, porque eu não tenho como fixar o nome de três pessoas que vão me acompanhar.

Bom, outro problema é essa questão de colocar o nome da pessoa que me auxilia, da cuidadora. Muitas viagens e muitas competições eu sei com seis meses de antecedência que vai haver.

(Soa a campainha.)

E com quanto mais antecedência eu compro a passagem, melhor preço eu consigo. Mas, como eu tenho de dar o nome da cuidadora, caso eu a troque perto do evento, eu perco todo o valor do bilhete e tenho de comprar outra. Então, acabo tendo de comprar muito em cima da hora.

Bom, outro item de que gostaria de falar. Minha contribuição para este...

Estou de costas para o tempo. Se vocês me orientarem...

O art. 23 da Resolução nº 280 garante a gratuidade de um item, que seria uma cadeira de rodas. Eu tenho uma tetraplegia, diferentemente da Andréa, que consegue transferir-se sozinha e fazer suas necessidades num toalete precisando apenas apenas de uma cadeira de rodas. Mas eu uso uma cadeira de rodas de banho, para tomar banho, que é mais uma mala. Nesse caso, com apenas um item gratuito - eu já tive problemas de embarque com isso -, não se beneficia também essa cadeira de rodas de banho, que é uma necessidade minha para fazer minhas necessidades fisiológicas, de higiene e para tomar banho.

Bom, eu gostaria de dar minha contribuição ao caso da Kátia, do aeroporto de Foz do Iguaçu. Na hora em que a gente compra passagem no *site*, a gente já avisa que tem deficiência. A gente tem a opção de colocar que faz uso de cadeira de rodas. E, se ela pediu o Medif - não sei se ela pediu -, a empresa deve ser avisada 72 horas antes. Não era para... Eu acho que as empresas aéreas têm tempo hábil de saber, com antecedência, se tem ambulift, se precisa carregar um equipamento e se é preciso de alguém para auxiliar no transporte. Há tempo hábil. Basta se organizar.

E a minha última contribuição é para o Dr. Marco Aurélio, em relação ao aeroporto daqui, de Brasília, já que não há... Venho sofrendo muita dificuldade na hora do desembarque, porque não há estacionamento para pessoa com deficiência perto do portal de desembarque.

Então, o que acontece hoje? Por causa das obras, o que acontece? Eu saio do desembarque, subo com malas nos elevadores - é complicado andar em cadeira de rodas carregando duas malas, porque tem a mala da cadeira de banho e mais a mala -, subo para o embarque, porque lá é o único lugar onde posso estacionar o carro ao lado e colocar as malas no veículo.

Peço até desculpas, porque eu saí um pouco. Fiquei num embate ético aqui, por ser repórter, mas gostaria que ficasse bem claro que essas são as minhas colocações como cidadã. Vamos separar as coisas e conseguir contribuir como repórter de uma forma isenta para que outras pessoas com deficiência possam também colocar as suas necessidades e melhorar a fiscalização e os procedimentos.

Obrigada.

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Muito obrigada, Carla.

É um prazer conhecê-la. É a primeira vez que você está conosco nesta reunião, nesta Comissão. É um prazer conhecê-la.

Parabéns pela sua tranquilidade em colocar as questões, que são muito específicas de pessoas que têm a mesma deficiência que a sua. Isso é importante, porque a Anac também precisa conhecer essas especificidades, para poder ir ajustando a resolução. É isso que imagino aqui.

Depois, o Dr. Marcelo vai-se colocar.

Vou passar a palavra agora para a Simone Franco, que é mãe de autista e faz parte da diretoria do Moab.

A SRª SIMONE FRANCO - Bom dia.

Eu queria falar mais sobre a questão do meu filho, mas, dada a premência de tempo, vou ser mais objetiva e me focar mais nas críticas e sugestões que tenho a apresentar.

Em relação à questão dele, meu filho viaja de avião conosco desde os dois meses de idade. Ele tem seis anos e, até o momento, nunca precisei fazer um formulário. Mas, neste ano, sabendo que a coisa tem apertado, que as exigências têm aumentado, fiquei com receio e resolvi providenciar essa papelada.

No contato com as companhias, percebi um certo despreparo das pessoas e uma ponta de estigma. Falei a um rapaz que me atendeu numa companhia aérea que meu filho era tranquilo, que está acostumado e adora viajar de avião, que temos controle total sobre ele, que ele tem acompanhamento médico e toma medicação regular, que não há problema algum. Ele adora viajar. Ele chega a um aeroporto e só quer sair de lá de avião.Enfim, ele adora viajar.

O funcionário me disse que precisava que eu fizesse o formulário para que eles soubessem que eu estava no voo. Por que ele quer saber que eu estou no voo? Os passageiros são normais, entram e se acomodam, e meu filho faz do mesmo jeito.

Mas, enfim, fiz esse formulário. Uma coisa que me chamou a atenção foi o fato de que médico responsável pelo atendimento dele tem de preencher os dados, colocar carimbo, mas a companhia aérea se dá o direito de avaliar, no serviço de saúde dela, e negar. Mesmo que o médico do meu filho diga que ele tem condições de viajar, a palavra final vai ser da companhia aérea. Eu questiono isso. Acho isso um pouco arbitrário.

Quer dizer, por que a palavra final vai ser do médico da companhia aérea, que nem conhece o meu filho? Não sei nem se ele conhece o autismo. Ele vai desconsiderar o que o médico do meu filho vai falar? Então, essa é uma questão que não só se aplica ao autismo, mas a outras deficiências.

Bem, além dessa questão do meu filho, tenho também um familiar que é idoso e tem dificuldade de locomoção, que tem mobilidade reduzida. Quando ele viaja, é preciso requisitar uma cadeira de rodas. Ele tem de passar por todo esse processo.

Eu estava observando, há pouco, o Código Brasileiro de Aeronáutica. Há um item que fala das facilidades, um dispositivo. Se não me falha a memória, trata-se do parágrafo único do art. 22. Entre as facilidades, que não está incluída lá, mas que acho que poderia ser pensada - inclusive, isso é algo para o Legislativo trabalhar -, por que não se incluir cadeiras motorizadas, para que as pessoas, de uma certa forma, não dependam dessa assistência da companhia aérea? Ela chega a um terminal e este disponibilizaria um assento...

A minha mãe, para quem, de vez em quando, eu preciso pedir esse serviço, tem esse problema de mobilidade, mas consegue manejar uma cadeira dessas. Se ela pudesse chegar a um aeroporto, dirigir-se a um local, solicitar, e eles fornecessem uma cadeira, ela poderia ir, tranquilamente, sozinha até a ponte de embarque.

Então, é preciso pensar nessa possibilidade de facilitar a vida das pessoas. Acompanhante eles exigem em qualquer circunstância. À medida que você preenche o formulário Medif, independentemente da situação de deficiência ou da necessidade especial apresentada, você tem de cumprir as regras que eles estabelecem.

Acho que precisa ser observada essa questão da arbitrariedade, de eles decidirem quem vai viajar, porque a Constituição Federal e a Convenção garantem o direito de ir e vir das pessoas, e os deficientes também são cidadãos que precisam ter seus direitos respeitados.

Era isto que eu tinha a dizer.

Obrigada.

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Muito obrigada, Simone Franco, mãe de autista, que também tem pessoa idosa na família com mobilidade reduzida.

Quero agradecer muito a vocês duas, tanto à Carla quanto à Simone, pela intervenção, pela exposição, porque isso contribui para o enriquecimento deste debate. Não quero ser intransigente, mas preciso sair desta Comissão pelo menos às 11 horas e 15 minutos. Então, estou com o meu tempo bastante reduzido também.

Vou conceder a palavra novamente à Mesa e solicitar que, num prazo máximo de dois minutos, vocês possam fazer a intervenção, mas quero aqui fazer o registro de encaminhamento sugerido pelo Marcelo de haver uma reunião específica com as entidades e com as pessoas... Pude perceber que a Anac tem uma atuação bastante receptiva, aberta, que está disposta a analisar e atualizar a Resolução. Enfim, até de criar uma nova Resolução. O Sr. Marcelo vai-se posicionar. Acho que esse é um encaminhamento bastante concreto.

Além disso, a Comissão de Direitos Humanos, colhendo todas as sugestões aqui feitas, fará os encaminhamentos pertinentes posteriormente.

Quero agradecer a presença de todos vocês.

Vou passar a palavra para a Lívia, seguindo a mesma ordem inicial, para que, num tempo de dois minutos, a senhora possa se manifestar.

A SRª LÍVIA MAGALHÃES - Eu gostaria de fazer três perguntas ao Sr. Marcelo, representante da Anac.

Tendo em vista a exigência do Medif, as pessoas com deficiência intelectual, aquelas a que me estou atendendo no momento, poderiam embarcar apenas se comprarem a passagem com antecedência ou elas teriam algum óbice para embarcar de última hora? Enfim, eu gostaria de saber sobre isso.

Eu gostaria de saber se a Anac exige que os operadores aéreos possuam médico psiquiatra para avaliar as pessoas com deficiência intelectual e também se as sanções aplicadas aos operadores aéreos estão sendo efetivamente cumpridas.

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Obrigada, Lívia.

Vou passar a palavra agora à Andréa Pontes, para que ela possa fazer as suas considerações finais.

A SRª ANDRÉA PONTES - Eu apenas gostaria de agradecer o convite e a participação de todo mundo. Acho que essa reunião foi de grande valia. Acho que a norma ainda pode ter algumas melhorias, mas poucas, e espero que, na prática, ela realmente seja cumprida, o que já vai ser um grande ganho a todas as pessoas que necessitam de assistência especial.

Eu sugeriria à Senadora mais discussões, mais audiências, sobre o tema, porque ele gera bastante polêmica.

Então, fica só o meu agradecimento pela oportunidade. Fiquei muito surpresa com a receptividade do Marcelo e do Marco no sentido de trabalharmos juntos. Coloco-me à disposição.

Obrigada.

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Muito obrigada, Andréa.

Passo, então, a palavra ao Rodrigo Abreu de Freitas, da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República.

O SR. RODRIGO ABREU DE FREITAS - Obrigado.

Eu também gostaria de agradecer pelo convite. Essas reuniões são muito proveitosas, porque é uma oportunidade de ouvir o público sobre a regulação que o Governo tem feito para as pessoas com deficiência.

Acho que a fala do Procurador Felipe foi fantástica quando ele disse que, como a deficiência é um conceito em evolução, as normas estão sempre em evolução. Essas discussões são benéficas exatamente por causa disso, para que possamos discutir as normas e conseguir estar sempre progredindo.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Muito obrigado, Rodrigo.

Concedo a palavra, agora, ao Marcelo de Souza Carneiro, representante da Anac.

O SR. MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA - Serei breve. Reforço o encaminhamento da reunião. Podemos tratar de qualquer outro assunto ou mesmo dúvida sobre as perguntas e os encaminhamentos de hoje na próxima reunião, com mais tempo, para que possamos ter um debate qualificado.

Com relação às três perguntas, a deficiência intelectual ou qualquer outra deficiência que não necessite de uma assistência especial, de um equipamento especializado, não depende de prazo. O prazo é colocado para quando é necessário algum tipo de equipamento ou de assistência. E é importante também ressaltar que o art. 2º do §9º diz que a ausência de informação sobre assistência não inviabiliza o transporte do PNAE quando houver concordância do passageiro em ser transportado com as assistências que estiverem disponíveis ali, exatamente para, em um caso de emergência ou de urgência, as empresas aéreas não utilizarem a norma como uma desculpa. Não queremos que a norma seja utilizada como uma desculpa...

(Soa a campainha.)

O SR. MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA - ... pelos operadores ou pelas empresas aéreas.

Médico psiquiatra. Sim, a empresa aérea tem que ter um especialista no assunto. Como ela pode avaliar o Medif se não houver um especialista naquele assunto para se pronunciar. Então, sim, deve haver no quadro médico da empresa especialista naquele assunto.

E as sanções são cobradas. A Anac é, hoje, a melhor agência reguladora e o segundo melhor órgão, salvo engano, na arrecadação de multas aplicadas dentro do Governo.

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Obrigada, Marcelo de Souza Carneiro, da Anac.

Agora, passo a palavra para o Marco Aurélio, diretor de comunicação da Associação Nacional de Empresas Administradoras de Aeroportos.

O SR. MARCO AURÉLIO NUNES PEREIRA - Senadora, meus cumprimentos, pela iniciativa.

Eu gostaria de salientar o seguinte: acho que essa resolução e os debates em torno dela terão, provavelmente, o mesmo significado da Lei de Defesa do Consumidor e do Procon.

Acho que agora precisamos de informação, acompanhamento e fiscalização e que a sociedade, sobretudo o cidadão, se posicione e reclame sempre os seus direitos.

Deixo aqui a nossa Associação à disposição de todos para receber sugestões que possamos levar para os operadores aeroportuários, que são os nossos associados.

Obrigado a todos.

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Obrigada, Sr. Marco Aurélio. Da mesma forma, também agradecemos muito a presença do senhor, a disponibilidade de estar aqui e também a abertura de poder colher as sugestões e também as queixas que cada um está colocando.

Concedo agora a palavra, também para as suas considerações finais, ao Dr. Felipe Fritz Braga, Procurador da República.

O SR. FELIPE FRITZ BRAGA - Bom, coloco aqui o Ministério Público Federal, por meio da Procuradoria Federal dos Direitos do Cidadão, da Procuradoria Geral da República. e a procuradoria da República aqui do DF, MPF, para receber reclamações.

Ouvi aqui formulações muito interessantes que, na verdade, são falhas principiológicas que há, ainda, na própria norma ou na aplicação da norma.

Então, eu anotei e me comprometo a levar isso avante dentro do MPF. Em especial, marquei três aqui que acho muito importantes. Agora, vocês, sociedade civil, não deixem de formular todos esses problemas e falhas que vocês veem e, de alguma forma veicular, seja levando à Anac... No Brasil, temos uma problema sério de sub-registro de reclamações. "Ah, isso é culpa das pessoas que não fazem o B.O?" Não, não é isso, é culpa também dos canais, que são ruins. Você tem um desgaste imenso para fazer suas reclamações. Mas, vocês que estão mobilizados, que vieram a uma audiência pública, não podem deixar de formular e, de alguma forma, veicular isso, na forma de representações, colocando isso para exposição da sociedade civil, pois só assim resolvemos os problemas.

Muito obrigado a todos.

Extremamente encarecido, Senadora, pelo convite, em nome, inclusive, do Dr. Aurélio Rios, Procurador Federal dos Direitos do Cidadão, e agradeço à Mesa também por ter podido participar desse debate.

A SRª PRESIDENTE (Ana Rita. Bloco Apoio Governo/PT - ES) - Muito obrigado, Dr. Felipe.

Para concluir, quero pedir desculpas a vocês. Hoje está sendo um dia bastante atípico aqui no Senado, porque terminamos a sessão de ontem às cinco e meia da manhã e, então, as pessoas praticamente não dormiram essa noite e por isto estamos com ausência de Senadores aqui na parte da manhã. A maioria virá à tarde. Por isso, não pude também ter essa mobilidade de colocar alguém para ficar no meu lugar. Eu preciso viajar. Tenho apenas 10 minutos para chegar ao aeroporto. Espero conseguir. Se não, o Dr. Marco Aurélio vai ter de me ajudar.

Então, agradeço profundamente a todos os nossos convidados. Este é um debate altamente necessário. Precisamos continuar com este debate. Infelizmente, a gente não conseguiu fazer o aprofundamento necessário aqui hoje, mas é um tema que fica em aberto. A Anac está disponível para continuar dialogando.

Sugiro, Dr. Marcelo, que, ao abrir para as entidades, talvez a própria Presidência da República, que haja um grupo de trabalho um pouco mais amplo para que possa construir, coletivamente, essas normas e esses regulamentos para poder facilitar a vida de nossos usuários que têm mobilidade reduzida e as mais variadas dificuldades encontradas nesse processo.

Então, agradeço profundamente a presença de todos vocês e também nossas desculpas a nossos convidados por nosso tempo bastante reduzido.

Muito obrigada.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente audiência pública.

Muito obrigada e um bom dia a todos vocês.

(Iniciada às 9 horas e 10 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 21 minutos.)