



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR
REUNIÃO
17/05/2017 - 6ª - Comissão de Transparência, Governança,
Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Bom dia a todos! Cumprimento o Senador Jorge Viana, que está aqui conosco. Nesta Casa, o Senado Federal, principalmente às terças e às quartas-feiras - não é, Senador Jorge? -, temos muitas audiências...

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC. *Fora do microfone.*) - Eu estou em quatro Comissões neste momento.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - ... várias Comissões. Então, nesta Casa, para quem quer trabalhar, o que não falta é serviço.

Mais uma vez eu cumprimento o Senador Jorge Viana e agradeço a sua presença.

Declaro aberta a 6ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Faremos hoje uma reunião com duas partes. A primeira será uma audiência pública destinada a discutir a resolução da Agência Nacional de Aviação, Anac, que permite às companhias aéreas cobrar pelo despacho de bagagem dos passageiros, em atendimento ao Requerimento nº 2, de 2017, de minha autoria.

A audiência pública será realizada em caráter interativo, ou seja, com a possibilidade de participação popular. Assim, os cidadãos que queiram encaminhar comentários ou perguntas poderão fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o Alô Senado, pelo número 0800-612211.

Portanto, convido para participar desta audiência o Sr. José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Convido o Sr. Igor Rodrigues Britto, Advogado do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor, Idec.

Convido o Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear). Convido o Sr. Matheus Schuch, representante da Associação Nacional em Defesa dos Direitos dos Passageiros do Transporte Aéreo (Adep). E por último, o Sr. Carlos Ebner, Diretor da International Air Transport Association (IATA).

Vamos conceder aos nossos convidados, Senador - e aqui o Senador Jorge Viana tem direito à palavra, aqui Senador tem direito à palavra sempre, viu? -, vinte minutos, até vinte minutos. Até vinte minutos porque eu acho que além disso, pode atrapalhar o andamento de outras comissões, porque nós teremos que correr daqui a mais uns minutos, não é, Senador Jorge?

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Eu queria só cumprimentar V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Por favor.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - É claro que eu não vou fazer ainda questionamento nenhum, mas eu acho que é muito relevante ressaltar a importância de termos aqui a qualidade que temos dos convidados.

Esta Comissão é nova no Senado, porque ela é um desdobramento de algumas, mas ela tem a responsabilidade da palavra do Senado Federal, de fiscalização e controle, defesa do consumidor. E acho que é uma atribuição muito importante para a sociedade brasileira.

E o tema que nós vamos debater aqui hoje é um tema fundamental na vida do País, um País continental igual o nosso. E por isso que eu o cumprimento, Senador Ataídes. Eu trabalho com esse tema há um tempo e acho que o Senado foi prestigiado por termos aqui quase a direção toda da Anac, na pessoa do Dr. Botelho. Temos aqui o Sr. Eduardo Sanovicz, que, no fundo, representa as companhias aéreas, é uma organização das companhias aéreas. E os demais convidados, eu não queria entrar no mérito, mas são também pessoas que podem dar uma contribuição muito rica para o Senado Federal.

Peço desculpas, como já fez o Senador Ataídes, porque eu mesmo estou em quatro comissões hoje. Quarta-feira é um dia muito difícil para nós. Ainda bem que cancelaram uma, à qual viria o Ministro do Turismo. Senão eu teria que me desdobrar nas duas. Vou ficar aqui, porque já é a terceira Comissão minha hoje e ainda tenho a Comissão de Constituição e Justiça, onde sou Relator da indicação de um advogado da OAB para o Conselho Nacional do Ministério Público.

Mas eu queria cumprimentar, ali está a Mariângela, ali atrás, há vários convidados, o Fajerman aqui, outros conselheiros da Anac.

Eu só passaria uma expectativa de nós brasileiros, todos. Eu conversava ontem com o Dr. Botelho. Nosso desafio é tremendo, para as companhias, para o Senado, para o usuário. Nós temos talvez uma taxa, pela importância do nosso País, muito baixa de pessoas que andam de avião, que usam o transporte aéreo, num País que precisa do transporte aéreo, por sua dimensão territorial. Metade da população, para arredondar, de 200 milhões, 100 milhões de bilhetes aéreos por ano. Isso é pouco. Há países que chegam a quase três vezes, como Estados Unidos, países da Europa, Espanha, Inglaterra. Ontem nós falávamos isso. Três vezes a população, quer dizer, um país com 40 milhões tem 120 milhões de bilhetes vendidos. Então são três vezes. E isso mostra que o serviço... E são países pequenos do ponto de vista territorial. A pessoa pode ir de carro, pode ir de trem, tem alternativa. O nosso não tem alternativa. Daqui ao Acre são três dias de viagem de carro, três dias. Ou três horas de avião.

A conta é essa, não há outra alternativa, ou não ir.

Então, neste País, a gente tem poucas companhias aéreas passando dificuldade econômica. A regulamentação, estamos tentando melhorar a cobrança do ICMS de combustível, que incide em 40% dos custos das passagens. O Senado aprovou, mas a Câmara não aprova, quer dizer, desculpem-me, o Plenário do Senado não aprova. É um projeto de resolução nosso, tentando diminuir o limite de cobrança, que isso melhora para as companhias, esse é um ponto.

Temos uma situação hoje, um debate aqui dentro sobre abrir o mercado. Isso é importante, ouvir um comentário dos que estão aqui. O que isso implica? Vai, de fato, melhorar para o consumidor haver uma oferta maior, uma presença maior de companhias internacionais que virem companhias brasileiras? Há consenso sobre isso nas companhias que atuam no Brasil hoje? Já deixo essa... Pode já vir das exposições.

Fiz um levantamento ontem ainda. É triste a gente ver... Há a questão das bagagens. Tenho aqui companhia por companhia, companhias que falam que da primeira bagagem, American Airlines, a primeira bagagem cobram US\$25, a segunda passa para US\$40, R\$ 134, e a terceira, R\$500. Todos nós reclamamos pelo preço, às vezes, do excesso de bagagem, que era caríssimo também, é uma conta que a gente nunca faz. Às vezes, o excesso de bagagem que a gente vai pagar num voo é quase o preço da...

Mas, enfim, são temas que a gente está discutindo. Mas, o mais grave para mim, no meu ponto de vista - sei que há crise econômica, sei que está retomando agora um pouquinho o aumento de passageiros -, mas, num país como o nosso, onde tivemos muitos cortes de voos, para o Norte e para o Nordeste especificamente, muitos prejudiciais, que limitam o ir e vir, o art. 5º, da Constituição, e pagamos uma passagem muito cara.

Eu, sinceramente, fiz o último levantamento com as pessoas que trabalham comigo. É triste a gente ver, como eu vi, uma ida e volta para o Acre, numa companhia, R\$4 mil, agora, em maio. E, na outra, três mil e poucos reais. Só para concluir, daqui a Los Angeles, menos de R\$2 mil uma ida e volta. Só que Brasília- São Paulo-Los Angeles dá 15 horas de voo indo e 15 horas voltando, 30. Em 30 horas de voo, eu pago R\$1,7 mil, se for para ir lá. E, para ir para ao Acre e voltar, eu pago R\$4 mil, com 3h20 indo e 3 horas voltando, porque o vento ajuda, de lá para cá, a gente encurta um pouco, em 20 minutos. Eu vivo dentro desse avião, toda a semana eu perco duas noites de sono para poder vir trabalhar no Senado.

Então, são temas do interesse do cidadão.

Cumprimento V. Ex^a, Senador Ataídes, cumprimento os convidados. Mas, eu gostaria muito de deixar aqui um desafio para o Dr. Botelho: o que a gente pode fazer no País para gente sair dessa marca de pouca gente andando de avião, comparado com o resto do mundo; a passagem mais cara do mundo e também - morro de medo - de termos a mala mais cara do mundo.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Agradeço ao Senador Jorge Viana e agradeço, portanto, a participação e a vinda aqui de todos os nossos convidados.

As empresas aéreas estão liberadas para cobrar pelas bagagens despachadas em voos nacionais e internacionais, baseadas na decisão da Justiça Federal do Ceará de derrubar a liminar que suspendia a entrada em vigor do art. 13, da Resolução nº 400/16 da Anac.

Mas essa liminar que foi derrubada por esse magistrado do Ceará foi concedida pelo Tribunal Regional Federal da 3ª Região de São Paulo, proferida pelo Juiz Federal José Henrique Prescendo. Ele disse, quando deu a liminar suspendendo a cobrança do preço das bagagens, em sua sentença, o seguinte:

Nesse sentido, não pode a Anac, como entidade integrante da estrutura do Poder Executivo, editar resolução que ignore esse dever do Estado, cuja eficácia presume a existência de normas que assegurem ao consumidor um mínimo de direitos que não dependam das boas intenções dos fornecedores e/ou dos prestadores de serviços, representando tais direitos, os limites da liberdade de iniciativa.

Portanto, essa liminar está suspensa por essa decisão do magistrado do Ceará.

Assim, dentro desse contexto, entendemos ser importantíssima a realização desta audiência. O objetivo é discutir as implicações das novas regras referentes à cobrança pelo despacho de bagagens dos passageiros, mesmo porque não há garantia de que os preços das passagens serão reduzidos.

Como esta audiência tem caráter interativo, esperamos, portanto, a participação do nosso povo através do *site* www.senado.leg.br/ecidadania.

Passo a palavra para o Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), por até 20 minutos.

Então, fique à vontade até os 20 minutos. Vamos ver se nós conseguimos levar informações ao povo brasileiro.

Com a palavra o Sr. Eduardo.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Bom dia a todos! Bom dia, Senador Ataídes! Bom dia, Senador Viana! É um grande prazer estar de volta a esta Casa, principalmente num momento em que a Casa tem pronto para voto um dos projetos mais importantes para contribuir e praticamente reequacionar completamente a possibilidade de voos em Território nacional, projeto, aliás, relatado brilhantemente pelo Senador Viana. É o projeto que discute o ICMS.

Entrando nesse assunto diretamente, é importante a gente nunca esquecer como é que a história se comporta. Este País, até 2002, que é o ano em que nós fizemos a migração mais importante da regulação brasileira para os parâmetros da regulação internacional, que foi migrado do tempo em que o aparato de Estado definia o valor do bilhete para o tempo da liberdade tarifária... E vale o resgate aqui, Senador Ataídes, a liberdade tarifária é instalada, a partir dos anos 1970, nos Estados Unidos, dos anos 1980, na Europa, dos anos 1990, na Ásia, mas o Brasil só migra para esse ambiente de liberdade em 2002.

Ao migrar, em 2002, significa que a gente deixa de ter aquela passagem em que não importava se era na segunda, na quinta, no domingo ou no sábado, temporada ou não, o preço era o mesmo para o regime no qual a demanda, a oferta, a procura, enfim, o momento em que cada um vive determina o preço. Isso faz com que a gente migre de 30 para 100 milhões de passageiros e já entrando nas respostas ao questionamento do Senador Jorge Viana, nossa meta é chegar a 200 milhões de passageiros em 10 anos, Senador, e é possível fazê-lo.

Acho que a boa notícia, Senador Viana, é que é possível fazer, é possível atender 200 milhões de passageiros em 10 anos. Por quê? Por que a liberdade tarifária trouxe a tarifa média de quase R\$700 para R\$349. Hoje, a tarifa média é metade do que era há 13 anos. O que aconteceu com isso? No ano passado, por exemplo, 53% dos passageiros que viajaram de avião neste País pagaram menos de R\$300 para entrar a bordo, quase 11% pagaram menos de R\$100 para entrar a bordo. Para dar uma comparação, Senador Ataídes, Senador Viana, em 2002, ninguém, nenhum ser humano entrou num avião neste País por menos de R\$100. No mesmo ano de 2002, menos de 5% dos passageiros pagaram menos de R\$300. Olha a mudança que a gente viveu.

Só que, na hora em que a gente incorpora um benefício, o que a gente quer? A gente quer mais. Todo ser humano, e é natural, isso que determina o progresso da sociedade, é a vontade da humanidade de melhorar suas condições de vida. Como a gente faz isso? Ora, a aviação é um setor cujos preços variam, por uma série de situações, por uma série de condições, e explicar todas levaria aqui duas horas e não 20 minutos.

Mas, é importante entender que o horário do voo define o preço, o tamanho do avião, se o voo é direto, se a demanda é maior ou menor, o aeroporto em que ele voa, etc. A bagagem é um dos temas que define preço, aí eu passo a explicar. Lá no século XX, quando a gente tinha uma aviação, aqui no Brasil e no resto do Planeta, com tarifas médias muito altas e pouca gente voando, a bagagem era diluída dentro do preço. Significa o seguinte: não importa se estou levando ou não bagagem, eu tinha direito a uma franquia de 20kg, 30kg, dependia de onde você estivesse no mundo.

Mas, vamos pegar os 23kg que a gente usava aqui no Brasil. Acontece que a evolução mostrou o quê? Como a aviação é uma atividade fortemente regulada, na aviação a gente não acha nada, na aviação todos os números são públicos e podem ser debatidos, interpretados, é claro, ao sabor das análises que cada um faz. Mas, os números existem.

Sabemos que 54%, 55% dos passageiros viajam sem bagagem neste País ou, no máximo, viajam com uma mochilinha. No regime antigo, o que o Planeta descobriu? Que esse fulano, que viaja sem bagagem, estava pagando o mesmo preço que alguém que viaja com 23 quilos. Portanto, eu, que viajei ontem para cá com uma mochila, no regime ainda em vigor, porque está mudando agora, eu paguei R\$15, R\$17, R\$20, x reais, por conta de alguém que viajou com a bagagem. Ora, na medida em que isso está diluído por dentro, as normas de segurança definem e nos obrigam a prever todos os custos, pesos, combustível, etc, como se teoricamente todo mundo fosse viajar com todos os quilos e pesos a que tem direito na regra do século XX.

Isso acaba, no final do dia, no custo do bilhete. Por quê? Por que embora a aviação tenha virado um transporte de massa nesses últimos 15 anos, vindo de 30 para 100 milhões de passageiros, ao contrário dos transportes de massa terrestres, por exemplo, a aviação não tem subsídio; qualquer capital, a do seu Estado, a do meu Estado, paga alguns bilhões de reais por ano de subsídio ao transporte terrestre.

Não é o nosso caso, e nem queremos que seja - é bom deixar claro aqui - de saída. Nós defendemos, entendemos e trabalhamos para que todo real e todo dólar que entrem no sistema sejam frutos dos serviços prestados por nós - transporte, alimentação, carga, etc.

Portanto, hoje, na medida em que a gente migra para mais um ambiente internacional, o mundo funciona assim. O único país do mundo que ainda está na regra explícita do século XX passou a ser a Venezuela com a mudança que o Brasil fez.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Dr. Eduardo, se for permitido, nós somos poucos - chegou ali o ilustre Senador Cristovam -, eu queria só divergir um pouquinho da sua lâmina de PowerPoint, porque ficou um pouco perverso ali botar, como a única que possui franquia, a Venezuela, e o único em que não há franquia obrigatória de bagagem - porque o problema é o "obrigatória" - é o Brasil.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Não. São todas aquelas lá, Senador. O Brasil é a que migrou agora, por isso a bandeirinha ficou maior. Era só para fazer o exemplo.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Não há franquia obrigatória?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Naqueles países todos ali, a franquia não é obrigatória.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Pois é, eu estou me referindo ao termo "obrigatória", porque a American Airlines tem franquia de bagagem.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Mas não é obrigatório, Senador.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Por isso que eu falei que estou fazendo uma referência tirando a palavra "obrigatória". Mas depende de quem está nos ouvindo como interpreta. Então, existe franquia na American Airlines - está aqui escrito - para voo doméstico e internacional; na Delta, voo doméstico e internacional - franquia de bagagem: a pessoa compra o bilhete e tem direito a viajar com sua mala sem pagar -, a JetBlue, a Air France, a Lufthansa - já passei para a Europa -, Iberia, todos têm franquia, British, TAP. É só porque fica dando a impressão de que o Brasil era o único país que tinha, no caso, a franquia e os outros não têm mais. Não, os outros países mantêm franquia e têm preço para cobrar por mala extra, dependendo do preço da passagem comprada e dependendo, obviamente, do destino, se é doméstico ou se é internacional, mudando o volume.

Então, nós estamos lidando com algo... É bom que fique bem claro para o consumidor brasileiro para que não haja dúvida. Não estou querendo dizer que há maldade, eu conheço bem sua índole e sei que o senhor é uma pessoa absolutamente correta, mas estamos lidando com o interesse do consumidor. Desculpe-me.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Está bem.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - O interesse do consumidor é: quando eu não uso aquela palavra ali "obrigatória"... Eu tenho que botar que existe hoje, no mundo inteiro, franquia de bagagem para quem compra bilhete de passagem aérea. Esse é um dos pontos.

Nós vamos seguir tendo franquia de bagagem no Brasil ou isso é uma incógnita, e as companhias é que vão decidir? Como nós temos limite... Eu só posso ir ao Acre por duas companhias - ou eu vou de Gol ou eu vou de TAM. Se essas duas não tiverem franquia, eu estou liquidado, vou ter de pagar.

Então, o País é diferente de outros.

Eu só queria pôr esse pequeno detalhe, porque ali, quando põe a bandeirinha da Venezuela e põe o Brasil ali destacado, fica uma coisa... Mas, não; as companhias aéreas desses países todos têm franquia de bagagem gratuita, sim.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Para deixar mais claro, então, é importante que não haja dúvida, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Permite, Sr. Eduardo...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Já saiu, era isso que eu queria falar aqui.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Não, eu quero só agradecer a presença do nosso ilustre, competente, assíduo e proativo Senador, este grande Senador da República, por quem eu tenho grande admiração, Senador Cristovam Buarque, que está aqui conosco.

Nós estamos aqui hoje, Senador Cristovam, com o Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Abear; com o Sr. Carlos Ebner, Diretor da IATA; também com o Sr. José Ricardo, Diretor da Anac; com o Sr. Matheus Schuch, da Andep; e também com o Sr. Igor, da Idec; para tratar exatamente dessa cobrança, por parte das empresas aéreas, das bagagens.

Então, agradeço-lhe. Sei - e disse aqui logo no início - das atribuições que nós, Senadores que queremos trabalhar, que queremos um Brasil melhor, temos; o quanto é corrido o nosso dia a dia, principalmente às terças e quartas-feiras.

Agradeço a presença de V. Ex^a. V. Ex^a tem a palavra na hora em que assim desejar, depois voltamos a palavra ao Sr. Eduardo.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - DF) - É só para dizer que eu fiquei com medo de que cobrassem para eu entrar aqui com minha maleta. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Com a palavra o Sr. Eduardo, por favor. O Senador Cristovam tem essas tiradas mesmo, às vezes, muito sábias. Eu não sei se essa não foi tão sábia, mas uma mera brincadeira e peço aos senhores que não levem a mal.

Com a palavra o Sr. Eduardo.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Absolutamente. Conheci o Senador Cristovam quando ainda fazia mestrado, e ele era Reitor da UnB. É um prazer revê-lo, Senador, agora em outras lides, em outras batalhas. Não segui a sua brilhante carreira acadêmica, mas o senhor sempre foi uma referência na universidade. Orientou, inclusive, alguns colegas meus.

Bem, voltando aqui, é importante a pergunta do Senador Viana, porque é a pergunta que vários consumidores se fazem. O que acontece no resto do Planeta é que o tema é desregulamentado. Portanto, ao ser desregulamentado, não existe mais obrigatoriedade de nada. A decisão de manter ou não a franquia, de quantos quilos, de se cobrar por peso, de se cobrar por quilo, de se fazer para uma mala, duas ou três, vincular isso ao cartão de milhagem, vincular ao cartão de crédito, é uma decisão de cada empresa.

Por quê? Porque a tendência em todo Planeta é que a regulação sobre a aviação se dê em cima da segurança de voo e das normas técnicas vinculadas ao exercício desse ato de voar. Todos os temas ligados ao que pode ser chamado de relação da empresa com seu consumidor tendem à liberação.

Esse é um pouco o cenário, muito sintético, do que acontece no Planeta.

Portanto, a decisão de uma empresa internacional - meu colega da IATA pode falar com mais propriedade sobre isso - é decisão dela. Não é algo determinado pelo Estado; não é algo determinado pelo governo, que acabe por igualar coisas que são desiguais.

Qual é o grande problema, o grande desafio em quaisquer países, continentais ou não? É que se João é diferente de Maria, quando você iguala isso por uma norma de Estado, em algumas situações, isso é ótimo, isso é positivo, isso garante direitos, garante qualidade de vida; mas isso não é uma verdade absoluta em todos os temas. Todos nós aqui temos consenso em temas em que todos temos que ser tratados iguais; mas há temas em que isso não é assim. E é por isso que debates como

este acontecem com bastante propriedade. Então, imaginando ter esclarecido, é importante seguir em frente e mostrar exatamente aquilo que eu ia falar aqui, que é o exemplo que o Senador Viana me adiantou. Eu ia fazer essa explicação que ele cobrou quando chegássemos aqui. No resto do Planeta, esse tema muda. Dependendo da empresa, ela tem uma tarifa que inclui bagagem, uma tarifa que não inclui, uma cobra um preço pela primeira, outra cobra um preço pela segunda. Cada uma tem um modelo. Isso depende do País em que você está, de como funciona aquele mercado, de como ele avançou, de como ele não avançou.

Aqui, no Brasil, a gente tem esses dados, todos eles públicos, mostrando um pouco aquilo que eu comentava com os senhores: menos pessoas transportam bagagens, e as bagagens vão ficando menores. Portanto, não seria justo fazer aquele que não transporta bagagem pagar por aquele que transporta bagagem. Para onde as empresas estão migrando? Para onde as empresas estão avançando? Todas elas estão criando a seguinte prática - e é diferente de empresa para empresa, mas se parece muito com o mercado internacional -: o passageiro que viaja sem bagagem vai pagar uma tarifa menor do que aquele passageiro que viaja com bagagem. Elas todas estão criando, e isso já está anunciado por seus canais de venda, vários *e-mails* já foram enviados aos portadores de cartão, e as políticas não são iguais; cada empresa está apresentando um produto ou uma proposta diferente aos seus passageiros, e os passageiros vão acabar definindo se querem a empresa a, b, c ou d.

O Brasil hoje é um dos dez países que têm a aviação mais competitiva do mundo. Isso é importante também explicar, porque de vez em quando aparecem uns mitos sobre a concorrência. Existe um índice - e isso é público, está na internet, se alguém quiser ver no *site* da Abear - chamado HHI (Herfindahl-Hirschman). Esse índice avalia o grau de concentração ou de competitividade em cada mercado de cada setor. O Brasil, no campo da aviação, é um dos dez mais competitivos do Planeta. A maneira mais simples de fazer esse exercício é pedir para alguém dizer qual é a quarta companhia aérea italiana. Qual é a terceira companhia aérea espanhola? Qual é a quarta companhia francesa? Não existe.

No Brasil, a nossa quarta companhia aérea, a que tem menos *share* de mercado, tem 13% de mercado. Há muito tempo ela passou dos 6%, 7% que poderiam definir se uma empresa é regional ou se é nacional. A Avianca tem 13%, a Azul já tem 18%, a Gol e a TAM dividem aproximadamente um terço do mercado cada uma - a Gol, nos últimos meses, levemente superior à LATAM.

Assim sendo - eu já caminho para a conclusão -, se cada um aqui entrar agora no *site* das empresas que já anunciaram o que vão fazer, a Gol anunciou uma nova classe tarifária, a criação de uma nova classe tarifária para quem viajar sem bagagem, com preço inferior a quem viajar com bagagem, dizendo que, se por acaso você comprar um bilhete para viajar sem bagagem e depois de comprar esse bilhete você resolver comprar no *site*, você tem lá uma forma de comprar; se você resolver, por algum acaso, ainda, chegar ao aeroporto e mudar de ideia, existe outra forma para esse pagamento. E ainda anuncia, no caso da Gol, que, dependendo do seu cartão de milhagem, você estará isento de qualquer taxa desse tipo. A LATAM criou duas novas classes tarifárias; já fez algo diferente, duas classes tarifárias novas também com preço mais reduzido para quem não tem bagagem. E anunciou que, no caso de cobrança, não cobraria a primeira, cobraria apenas a segunda bagagem; difere o produto. A Azul anunciou; inclusive a Azul já soltou os preços logo de cara, e começou de maneira progressiva. Está começando, se não me engano, com 21 voos de Viracopos, e anunciou os preços, inclusive. O preço mínimo antigo era R\$109, de São Paulo para Vitória, se não me engano; apareceu uma tarifa... Todos eles com tarifas 30% mais baratas. E mostrou todos eles, estão publicados, estão na internet.

A Avianca, ao contrário de todas, anunciou o seguinte: que nada vai mudar até o final da temporada de inverno. Eles estão acompanhando o processo, estão avaliando, estão analisando suas estruturas internas, e só vão propor uma nova política ao final do inverno, o que significa lá para meados de setembro, entre agosto e setembro. E ainda assim, ao anunciarem, anunciaram que também terão uma tarifa reduzida para quem viajar sem bagagem.

Portanto, o que acaba acontecendo é que a bagagem fica um pouco como se fosse o lanche, que é desregulamentado há muito tempo. Hoje, uma empresa aérea te serve *snacks*, na outra você tem lanche frio, na outra você tem lanche quente...

(*Soa a campanha.*)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - ... na outra, além do *snack* gratuito, você tem o lanche pago. E ninguém decide o voo por conta disso. As pessoas decidem o voo hoje pelo horário, pela conexão direta, pelo preço, pelo cartão de milhagem - esses são os quatro pontos fundamentais. Ou seja, nós estamos migrando para um modelo mais próximo ainda do modelo internacional.

Essa resolução... Inclusive é importante dizer: a bagagem tomou um vulto tão grande na Resolução nº 400 da Anac que uma série de outros temas que também alinham a regra nacional e a internacional, que são extremamente benéficos e positivos para os consumidores, não estão sendo debatidos. O mais interessante deles é aquele que traz para o Brasil uma

regra que é a regra norte-americana de precificação, que obriga que todos os meios pelos quais se vendem passagens aéreas no Brasil passem a colocar na primeira página o preço total do bilhete. Antigamente, só as companhias aéreas faziam isso; agora todos serão obrigados. Isso vai permitir ao consumidor comparar banana com banana, porque havia alguns instrumentos de venda que até pouco tempo atrás mostravam um preço, só que na terceira ou quarta página aparecia uma taxa diferente. Aí você já não lembrava mais qual era o preço inicial da companhia aérea e acabava pagando R\$10, R\$20 mais caro. Com esse alinhamento, inclusive, se avançou muito. E há outros temas, ainda, colocados nesse sentido; eu não vou entrar no detalhe de cada um agora por conta do tempo.

Eu só queria mencionar aqui, antes de encerrar, que eu entendo que o grande desafio que nós temos está hoje nas mãos do Senado da República, Senador Ataídes - inclusive, um projeto relatado pelo Senador Jorge Viana. A grande distorção que os preços no Brasil têm, em relação aos preços internacionais, não está na bagagem: está no ICMS cobrado pelo querosene de aviação. O Brasil é o único país do Planeta que cobra tributo regional sobre querosene de aviação. Um grande exemplo de que, quando você procura alinhar isso ao mercado internacional, você tem soluções positivas. Nós temos dois aqui neste plenário. Aqui, no Distrito Federal do Senador Cristovam, baixou-se o ICMS há três anos de 25% para 12%, ganhou 209 voos por semana esse aeroporto.

O Acre, do Senador Viana, quando criou uma política de redução de ICMS, também passou a ter um voo de Rio Branco a Cruzeiro do Sul. Semana passada, a Bahia fez um acordo e ganhou três novos voos, fez um acordo com a Avianca e está ganhando voos de Feira de Santana e de Ilhéus para São Paulo e um voo para Bogotá, internacional. Assim sendo, 16 Estados brasileiros que já fizeram acordos semelhantes conseguiram reverter um processo de redução da malha aérea que afetou o País inteiro a partir da grande crise de 2014, com 11% de redução total da malha.

E esse projeto aprovado na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado está na pauta do plenário para ser votado, e é o grande instrumento hoje que pode fazer com que caiam quase que imediatamente preços de bilhetes. E nós assumimos publicamente o compromisso, naquele dia do debate na Comissão de Assuntos Econômicos, reafirmamos ao Presidente Eunício Oliveira que, em se aproximando o Brasil das condições internacionais e se enfrentando o tema do ICMS, nós podemos ter quase que imediatamente a retomada de 70 novos voos diários do Sul e do Sudeste para o Norte e para o Nordeste do País.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Eu agradeço ao Sr. Eduardo Sanovicz...

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - ... que é o nosso Presidente da Abear. Com a palavra o Senador.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Pela ordem. Era só porque eu tinha pedido a ele que fizesse - ele foi muito objetivo - também um breve comentário sobre um questionamento que nós fizemos: a possibilidade de abertura para a entrada de empresas estrangeiras com capital 100% delas aqui no Brasil, que é algo que agora nós estamos discutindo. Uma outra comissão tinha o propósito de fazer esse debate. E seria muito importante.

Eu só queria fazer um reparo, corrigindo uma falha minha e da minha assessoria. Eu comparei coisas diferentes: quando eu falei de preços passagens de maio para Rio Branco, eu falei certo, R\$3 mil uma e R\$2,7 mil em outra companhia. Estou falando ainda no mês de maio, final de maio, indo agora no final de maio e voltando no começo de junho. O comparativo com passagens internacionais estava se dando com prazo bem mais à frente, mas há uma discrepância - então, só quero fazer um paralelo - entre custos de passagem no Brasil. Realmente, nós pagamos passagens muito caras do que no mundo inteiro, comparado com qualquer país do mundo.

Era isso, mas eu pediria para, por gentileza, se pudesse, também, fazer um breve comentário sobre essa proposta.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Maravilha.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Claro, se o Senador me permite.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - É, para depois ouvirmos os demais. Aqui, nós estamos num bate-papo de esclarecimento. Por favor.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Objetivamente, esse projeto que libera o capital estrangeiro não tem tido manifestações da Abear, porque, em se tratando de tema ligado ao interesse, ao planejamento e desenvolvimento comercial de cada empresa, cada empresa decide individualmente. Então, é público que a Gol defende a abertura total, a inexistência de

limites para esse tema, assim como a LATAM. A Azul e a Avianca entendem que o melhor limite é de 49%. Cada uma dessas empresas tem as suas razões e o seu racional para construir esse tema.

Agora, vale um comentário importante sobre o assunto. O projeto libera a participação, mas não é um projeto que instale empresas estrangeiras no Brasil.

Segue sendo obrigatório que as empresas instalem-se no Brasil sob as regras e sob as legislações brasileiras. Às vezes, as pessoas confundem um pouco. Eles acham que, depois de amanhã, liberado esse assunto, uma empresa estrangeira, americana ou árabe, seja o que for, passe a operar no País. Não é assim que funciona. As empresas teriam, segundo o texto do projeto atual, que abrir uma empresa brasileira, portanto, subordinada à legislação brasileira.

Mas a Abear, enfim, não tem entrado no debate, porque há posições diferentes entre as quatro empresas associadas a ela, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Perfeito, agradeço a V. S^a. Logo no início, na abertura desta Comissão, este tema é tão relevante que, cinco minutos depois da abertura, nós recebemos aqui mais de dez participações do povo brasileiro, dos nossos consumidores. Eu até comunico a eles que vou deixar para o final para fazermos essas perguntas.

Sobre este tema, Senador Jorge Viana, nossos convidados, Senador Cristovam, eu tenho privilégio de conhecer, como passageiro que sou e também já tive um táxi-aéreo. O meu filho, certa vez, queria aumentar os negócios do Grupo Araguaia, e criamos, então, o Táxi Aéreo Araguaia. Mas eu não me esqueço que um grande amigo, ex-sócio do Rolim, da TAM, falecido, me disse o seguinte, o Luiz, da Sete Táxi Aéreo de Goiânia: "Olha, só tem um jeito de você ficar milionário na aviação, é você se bilionário." Eu falei: "Pô, mas você vem me avisar depois?"

Nós sabemos que o custo operacional de uma aeronave - e eu tenho aeronaves -, principalmente do querosene, é um absurdo. Nós sabemos disso, mas isso é fruto exatamente da carga tributária. Agora, o que o nosso consumidor tem a ver com isso? O quê? Então, essa é a pergunta e é a razão maior desta audiência. Nós temos que baixar essa carga tributária, as companhias aéreas têm realmente que rever os valores, e o empresário tem que ganhar dinheiro, porque senão não justifica ele estar no negócio.

Passo a palavra ao... Antes, acaba de chegar à nossa reunião o Senador Humberto Costa. Também é outro Senador proativo desta Casa. Nós estamos aqui, Senador, com os nossos ilustres convidados da Anac, da Idec, da Abear, também aqui da defesa do consumidor, a Andep, a IATA, para discutir exatamente o preço das bagagens. Um magistrado do Estado do Ceará derrubou a liminar do Tribunal Regional Federal da 3ª Região, de São Paulo, permitindo que as companhias aéreas possam cobrar pelas bagagens.

Então, agradeço a participação de V. Ex^a e passo a palavra para o Sr. Igor Rodrigues Britto, advogado do Instituto Brasileiro... Não, não. Perdoe-me, a ordem não é essa.

Passo a palavra ao Sr. Carlos Ebner, Diretor da International Air Transport Association (IATA), por até 20 minutos.

O SR. CARLOS EBNER - Alô.

Bom dia, Senador Ataídes, Senadores presentes, Senador Viana, Senador Humberto Costa, Senador Cristovam, demais senhoras e senhores.

Primeiro, eu queria agradecer, em nome da IATA, o convite que nos foi dado para participar desta audiência, muito importante, não só da bagagem, mas da parte toda da reformulação provocada pela Anac em função da resolução em que está apenso o art. 13.

Para quem não conhece a IATA, a IATA é uma associação internacional de transporte aéreo. Ela engloba mais de 260 empresas, incluindo Gol, LATAM, Avianca e Azul, aqui no Brasil. Ela tem quatro pilares importantes:

- o da segurança de voo;
- a parte financeira, que é a parte de compensação entre as empresas aérea. Os senhores devem se lembrar bastante dessa mudança que houve, nos últimos dez anos, da saída do papel para o bilhete eletrônico, que hoje é uma realidade, pois hoje se viaja só com passaporte, só com a carteira de identidade. Quer dizer, isso tudo foi provocado por sistemas da IATA. Então, atrás de tudo isso, existe um sistema financeiro de compensação entre empresas aéreas;
- a parte regulatória é um dos nossos pilares, procurando tirar esses vários regulamentos que existem no mundo e que dificultam a vida do passageiro quando ele não sabe a que regulamento ele está sujeito;
- e a parte de meio ambiente, agora as empresas têm um compromisso grande de redução até 2050.

Onde estamos hoje? Peguei aqui um número que nós gostamos de mostrar: hoje estão voando 9,8 milhões de passageiros. São 140 mil voos. E a aviação é o maior alavancador. Nós temos que pensar nisso. A aviação é o maior alavancador

econômico no mundo. Ela é um catalizador de negócios, ela provoca uma aproximação entre culturas, entre famílias, e provoca desenvolvimento social. Ela é um grande alavancador. Isso nós temos que ter em mente.

Agora, por outro lado, ela é um mercado extremamente competitivo e dinâmico. Se nós olharmos ao longo dos últimos 30 anos ou mais, nós vemos que todo ganho de eficiência, todo ganho de efeito regulatório - e esse gráfico nos mostra bastante e vem comparado com aquilo que o Eduardo nos comentou -, no Brasil, todo esse ganho é transferido para o passageiro. Por quê? Porque é um ambiente aberto, as tarifas são facilmente verificadas entre as empresas - é só entrar no *site* que se verifica. A resolução, agora, nos trouxe também que todas essas tarifas têm que ser claras, objetivas e devem informar o total na primeira página.

Todavia, é um ambiente de capital intensivo, muito intensivo - o preço de um avião, o preço dos sistemas, o combustível -, extremamente regulado, principalmente na parte da segurança de voo, na parte da segurança patrimonial, que é a segurança, vamos dizer, do passageiro, que tem que se apresentar e fazer toda aquela parte de passar nos raios X, etc. e, ainda, com uma mão de obra qualificada e elevada, o que o leva a ter uma rentabilidade muito pequena. Até dois anos atrás, era uma média mundial: as empresas não conseguiam cobrir o seu custo de capital. Então, eu até pergunto - sobre o que nós falamos - de ser bilionário para se tornar um milionário. Por quê? Porque lá não se conseguia repor o custo de capital. Então, quem investiria numa empresa aérea?

De dois, três anos para cá, com o preço da queda do combustível, isso foi possível para a maioria das empresas aéreas do mundo, porque o ganho passou a ser de 8% contra um custo de capital de 6,5%.

Menos no Brasil: o Brasil, ainda hoje, carece de uma rentabilidade - num ambiente extremamente favorável - do combustível, o maior custo. Por quê? Nós temos...

Na IATA, nós fazemos muitos estudos procurando identificar onde está o crescimento; quais os países, quais as regiões que vão crescer; o que tem que ser feito. Eu puxei este gráfico, que eu acho extremamente importante. Ele nos demonstra que a demanda, o potencial da aviação mundial tem crescimento, mas depende de uma série de fatores. Um deles, é o regulatório. Por quê? Porque, hoje, nós temos uma verdadeira colcha de retalhos no mundo: cada país tem suas legislações. E o que tanto se fala aqui no Brasil: trazer - e nós fazemos isso com vários países, que já estão... Olha, vemos vários países, como China, África do Sul, Índia, todos eles se adaptando, procurando ter uma regulação mais próxima internacional, para que, mais uma vez, o passageiro, quando viajar e tiver algum inconveniente, ele saiba onde estão os seus direitos. E o Brasil caminha para isso: a Resolução 400 é um ponto, é um passo fundamental nisso aí.

Então, neste gráfico, o que nós vemos? Num ambiente regulatório... Se nós tivermos um ambiente regulatório mais flexível, mais comercial, nós teremos um crescimento de quase três vezes da aviação mundial. Então, é muito importante que nós tenhamos isso em mente.

Outro ponto importante - e aí eu acho que o Senador fala muito - é a parte da conectividade igual à competitividade. Conectividade: o que nós dizemos que é conectividade? É um voo de origem e destino - não tem que fazer escalas. Todo voo que tem que fazer escalas não é um bom voo. Nós tínhamos isso no Brasil lá do século XX. O Eduardo gosta de falar no século XX, mas eu não sei se o senhor se lembra de que, para ir para o Nordeste do Brasil, vindo da Europa, tinha que se passar, obrigatoriamente, por Guarulhos. Então, o voo levava 20 horas, 25 horas e ainda com a inconveniência de se parar em Guarulhos ou Galeão. Com o tempo, a conectividade foi aumentando, as empresas foram se desenvolvendo - a TAP foi uma das que se começou voo direto para o Nordeste. O que aconteceu com o Nordeste? Um *boom* - investimentos, hotéis -, um grande *boom*. Então, a conectividade é muito importante.

E nós vamos chegar lá: por que nós precisamos da conectividade? Ou melhor, o que propicia essa conectividade? O Brasil tem que ter essa conectividade. Hoje, eu passei aqui os dados internacionais, quer dizer, é um mapa que mostra a nossa conectividade. Mas, comparada com o resto do mundo, ela é muito baixa.

E o setor, como eu falei, é um alavancador da economia. O que ele traz? O que ele propicia? Um milhão de empregos, 32 milhões de PIB é o que o transporte aéreo traz para o Brasil.

Aqui, em termos de investimentos externos, de investimentos em exportações... Por que investimentos externos? Ele propicia a viagem entre o homem de negócios, a carga; 30% do volume de carga, em termos de valor, é transportado por via aérea. Então, ela propicia todo um ciclo de negócio.

Olhando aquele gráfico que nós fizemos, mais uma vez, agora eu estou dando um foco no Brasil em termos do potencial da aviação no Brasil. Preocupa-nos muito, na IATA, olhar... Vimos o Brasil com extremo potencial. Fizeram-se investimentos pesados na infraestrutura de aeroportos - hoje nós temos uma infraestrutura muito boa em relação ao que nós tínhamos anteriormente, graças aos eventos como a Copa do Mundo e as Olimpíadas -, mas eles têm um grande potencial.

Fizemos um estudo entre a parte regulatória, mantido o cenário anterior - quer dizer, sem grandes evoluções - e com um cenário mais favorável. Então, nós vemos que, em 2035, dentro das nossas projeções, com um cenário mais favorável, nós podemos ter mais de 115 milhões de passageiros. Isso é importantíssimo dentro do nosso conceito. E aí nós traçamos algumas prioridades, que, eu posso dizer aos senhores, são bem discutidas dentro da própria agência reguladora. Nós fazemos visitas aqui no Congresso, discutimos com alguns. Não tive a oportunidade ainda de fazer uma visita aos Senadores, mas a outros já nos apresentamos. São três pontos básicos. Um deles é a estrutura regulatória, com as melhores práticas globais para tirar do efeito de colcha de retalhos, adotar os padrões da indústria no que diz respeito aos direitos do consumidor e alinhar as estruturas de custos às melhores médias mundiais para serem competitivas.

Aqui, nesse ponto, nós estamos discutindo a bagagem, nós estamos discutindo o preço da passagem, o efeito ao consumidor. Do nosso ponto de vista, vou usar uma expressão, desculpem-me: nós estamos matando uma formiguinha e o elefante está passando atrás, porque nós não estamos olhando o desenvolvimento sustentável da aviação no Brasil. Nós temos que olhar é esse desenvolvimento, como nós tornamos essa aviação mais sustentável, como chegar a 200 milhões de passageiros, que é a expectativa da Abear. Nós temos que ter um ambiente favorável a isso.

Um ponto importante é o ambiente regulatório flexível. Quer dizer, são as melhores práticas internacionais, com menos intervencionismo do Estado. Acho que a Anac vem proporcionando isso. Quem ganha? Isso é uma experiência mundial, não é aqui no Brasil, não sou específico, quem ganha é o consumidor. Por quê? Porque o consumidor passa a ter o direito de escolher o tipo de serviço que ele quer de acordo com o tamanho do seu bolso. Isso existe no mundo inteiro. Vou dar um exemplo: na Europa, há empresas de *low cost*, agora há a *ultra low cost*, que cobra até uma mala para botar no *bin*. Se quero colocar uma mala no *bin*, ele cobra; se você botar embaixo do assento, ele não cobra. Quer dizer, com a evolução do tipo de serviço, a alimentação, tudo, quem ganha? Ganha o consumidor. Há voos de *low cost*, há voos que podem começar, às vezes, com 20 libras, depende do que o passageiro quer.

"Eu quero um assento, eu quero alimentação, eu quero sair antes, eu quero sentar perto da saída, no corredor." Então, são vários tipos de serviços - se embarco antes, se quero ter uma mala, se uma mala custa tanto - que dão ao passageiro essa oportunidade, dão esse direito.

E nós não podemos esquecer que, aqui no Brasil, as empresas estão, o tempo inteiro, disputando o passageiro, na base, com os ônibus. Então, elas têm que estar atentas, elas têm que estar com seus preços equivalentes também com os ônibus, porque, senão, elas perdem. Eu tive que fazer um comparativo de preços de passagens de ônibus e de passagens aéreas, e, às vezes, a passagem aérea é mais barata.

Uma coisa que o Senador Viana falou: qual o preço da passagem no exterior, que uma passagem, no Brasil, custa mais caro. Nós temos que dar uma olhada na referência de tempo. Existe um fator, e eu uso um simbolismo chamado efeito Robin Hood na aviação. O que é o efeito Robin Hood? Aquele que tem condições de prever a sua viagem com um ano de antecedência tem um preço extremamente razoável, muito mais barato que o do ônibus. Agora, às vezes, o homem de negócios não tem uma agenda definida, vai muito em cima e vai pagar mais caro. O que acontece? É o efeito Robin Hood. O homem de negócios sustenta o passageiro que nós queremos que viaje.

Outro ponto importante aqui de um ambiente regulatório cabe aos órgãos de controle do consumidor. E isso é muito importante, porque, dentro dessa nova regulação da Anac - isso a IATA, como uma organização internacional, pontua como muito importante -, as regras têm que ser claras, compreensíveis, transparentes e têm que estar sendo cumpridas. Então, os nossos órgãos de defesa do consumidor têm que estar atentos para que as empresas obedeçam a essas suas regras, seja de bagagem, seja de tarifa, que elas estão oferecendo em termos de serviço ao passageiro.

Agora, quando nós falamos de bagagem, o Brasil... O Eduardo colocou ali a Venezuela, mas há mais dois países ainda, Eduardo: a Bolívia e a Rússia. A Rússia está mudando, já está entrando com as suas empresas de *low cost*. Então, uma empresa de *low cost*... A primeira coisa para uma empresa de *low cost* se estabelecer é que ela tenha oportunidade de oferecer uma gama de serviço. E essa gama de serviço começa desde "eu quero com mala, eu quero sem mala, eu quero um serviço"... Por exemplo, há uma empresa na Inglaterra que cobra a ida ao banheiro. É uma opção. O passageiro escolhe, o passageiro tem que ter o direito de escolha. Nos Estados Unidos, nos voos domésticos, as empresas cobram pela primeira mala, com exceção, por exemplo, da Southwest, que não cobra. Ela diz: "Eu não cobro a mala. A mala é direito do passageiro. Eu entendo que eu vou dar a mala ao passageiro." Quer dizer, são níveis de serviço que o passageiro vai escolher de acordo com o seu bolso.

Então, dentro desse aspecto, nós vemos que o Brasil deu um passo extremamente importante para a vinda de empresas de *low cost*. Nós temos o capital estrangeiro que está sendo discutido e proporciona também isso, no nosso entender. Mas agora aqui, como eu falei, nós estamos atrás da formiguinha, e o elefante está passando atrás.

Eu me alinho ao Eduardo Sanovicz, dizendo o seguinte: o grande problema da competitividade no Brasil são os custos, e o grande problema do custo nosso, aqui no Brasil, na visão da IATA, está no combustível, que está entre os mais caros do mundo.

Fizemos uma extrapolação para entender o que a retirada desse combustível representaria para a economia brasileira. São 17 milhões de passageiros adicionais. Acho que o Eduardo até tem um compromisso aí de voos. São mais de 215 mil empregos que vão ser gerados com a mexida do combustível, e não vai reduzir, vai proporcionar todo o ciclo econômico: mais passageiros, mais atividade econômica, mais geração de PIB, mais geração de empregos, mais geração de impostos. Então, tal ciclo econômico está sendo rodado e, mais uma vez: bagagem é importante, direito do passageiro é importante, mas nós temos que olhar que a aviação brasileira se torna sustentável quando ela tiver uma competitividade de custos adequada às práticas globais.

Sr. Presidente, muito obrigado. Seriam essas as minhas palavras.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Agradeço a V. S^a, Sr. Carlos Ebner, da IATA.

Senador Humberto Costa, aqui o Senador tem direito à palavra a hora que julgar necessário, mas, como é de praxe nessas nossas audiências, primeiro, a gente ouve nossos convidados. Mas V. Ex^a fique à vontade.

Não querendo se manifestar nesse momento, então, passo a palavra para o Sr. Matheus Schuch, representante da Associação Nacional em Defesa dos Direitos dos Passageiros do Transporte Aéreo (Andep).

Eu queria só fazer uma colocação aqui, *a priori*. Às vezes, como empresário, eu não consigo entender algumas coisas no nosso País. O preço do combustível, evidentemente, é o grande vilão dessa história, não é? E quem paga, na verdade, o preço é o passageiro. Pois bem, mas se o Governo baixar o preço dessa carga tributária, desse ICMS, vamos ter, evidentemente, mais voos, evidentemente vai ser consumido mais combustível, evidentemente o Governo vai arrecadar mais impostos. Da mesma forma as companhias aéreas: se baixarem o preço, nós vamos ter não 100 milhões de passageiros, mas vamos ter 150 milhões de passageiros; nós vamos ter mais passageiros, assim sendo, as empresas aéreas terão, evidentemente, maior lucratividade. Então, essa conta não fecha na minha cabeça, não é? O mais é mais.

Eu passo a palavra, então, ao Sr. Matheus Schuch por até 20 minutos, se assim julgar necessário.

O SR. MATHEUS SCHUCH - Bom dia a todos! Primeiramente, quero agradecer o convite à Andep, que tem um contato muito direto com os consumidores do transporte aéreo e que acho que terá condições aqui, Senador, de trazer um pouquinho da percepção não só da entidade, mas principalmente do que os consumidores nos têm relatado e a forma como eles têm percebido essa resolução da Anac.

E quero dizer, de antemão, que a gente não discorda em tudo. A Andep também entende que a diminuição dos impostos sobre os combustíveis seria um fator que traria muita competitividade.

Então, não são só os empresários como o senhor, como os representantes das empresas que pensam nisso; a Andep também vê a questão dessa forma sobre o valor do combustível, que, comparado a outros países, realmente tem uma carga tributária é muito alta.

Mas, no que se refere às bagagens, há muitas questões obscuras que estão em meio a esta discussão e que deixam a discussão muito seletiva no entendimento da Andep. Hoje sabemos que - e o Senador Viana disse isso muito bem logo no início - avião deixou de ser questão de luxo por dois aspectos muito distintos, no meu entendimento: primeiro, pela necessidade; deixou de ser questão de luxo porque o Brasil é um País muito grande e utilizar o transporte aéreo é necessário; segundo, deixou de ser questão de luxo porque a qualidade caiu muito. E o preço também, como disse o Dr. Eduardo. Mas o preço caiu - o senhor colocou muito bem aqui no seu PowerPoint - também pela demanda, porque, no momento em que saltamos de 30 para cem milhões de passageiros, evidentemente o preço vai diminuir. Isso é natural. E a demanda aumentou, mais pessoas tiveram a possibilidade de viajar justamente porque houve mais ofertas, porque, a partir de 2002, o mercado passou a ser aberto.

Então, na medida em que a qualidade caiu muito, essa discussão das bagagens não é uma discussão só das bagagens. O passageiro muitas vezes fica revoltado - e esse é o sentimento que temos e que recebemos dos consumidores - porque vê agora mais um direito sendo retirado. Isso é semelhante ao que vemos todo ano em protestos, em manifestações de consumidores quando a passagem do ônibus, porque as pessoas estão insatisfeitas com o transporte de ônibus, assim como estão insatisfeitas com o transporte aéreo, na maioria dos casos.

Por quê? O espaço para a o passageiro é cada vez menor. Eu diria que o assento do avião é muito mais desconfortável do que o do ônibus circular, digamos, de Brasília. Eu até não sei como as pessoas conseguem dormir ao viajar três ou

quatro horas no assento de um avião comum - não estou me referindo às classes executivas. Até os lanches que, é claro, não são decisivos na hora de comprar o bilhete também diminuiriam. Não estamos defendendo transporte de luxo para o passageiro em geral, mas o atendimento mínimo, o conforto mínimo precisa ser defendido.

Então, a questão da retirada da bagagem mínima de 23kg é uma questão que entra e que precisa ser discutida também na qualidade do transporte. Um dos argumentos da empresa é de que isso vai deixar o Brasil no patamar de outros países que hoje já têm uma legislação semelhante a que Anac autorizou agora. O fato é que, na prática, Senador Ataídes, nenhum passageiro hoje leva na bagagem de mão 5kg, com pouquíssimas exceções. Não existe um controle. A resolução aumentaria para 10kg o limite, mas, a partir daí, tenho certeza, haveria controle; a partir daí seria rigoroso o controle dos 10kg, o que hoje não existe, porque tanto faz para a companhia aérea se o passageiro vai levar a bagagem embaixo, despachando-a, ou em cima. O peso na aeronave vai ser o mesmo, e o gasto de combustível, também. E os passageiros fazem isso - e daí outra questão na falta de qualidade do transporte - porque não querem esperar meia hora na esteira. As pessoas não estão despachando porque estão levando só 5kg. Muitas vezes, levam 10kg, 15kg, 20kg, causam um transtorno na hora de se locomoverem dentro da aeronave, mas fazem isso porque não querem esperar meia hora na esteira, porque não querem correr o risco de o funcionário atirar a sua mala e quebrar algum objeto ou de ter algum objeto furtado, já que sabemos que a qualidade da segurança nos aeroportos não é a melhor. Então, é isso que acontece hoje na prática

Tenho certeza - a Andep entende isto - de que, a partir do momento em que houver a cobrança para a bagagem acima de 10kg, o passageiro, ao final, vai pagar mais. Vai pagar mais porque hoje ele passa dos 10kg - boa parte dos passageiros carrega mais de 10kg; e vai pagar mais também, e aqui entra outra questão, porque não temos clareza sobre a composição do preço da passagem.

Quero, se os senhores estiverem disponíveis, aqui, porque evidentemente conhecem os números muito melhor do que nós, consumidores, que nos expliquem a composição da passagem: quanto pesa hoje a "gratuidade", entre aspas, dos 23kg? Um por cento? Dez por cento dos bilhetes? Não temos clareza sobre isso hoje.

Outra questão: alguém sabe me dizer quanto custa um bilhete, comprado agora, de Brasília para São Paulo? Ninguém sabe. O custo dos bilhetes varia muito, e isso, para o livre mercado, é ótimo. Mas como vamos ter garantias de que o preço vai diminuir, como prometem as companhias, se ninguém sabe o preço do bilhete? A Anac promete fiscalizar. Alguém acredita que, a partir da fiscalização da Anac, vamos ter garantias de que o bilhete que hoje custa R\$800 vai custar R\$700 ou R\$750? Ninguém sabe quanto custa um bilhete aéreo hoje. Ninguém entende a composição dessa tarifa. Então, não podemos ter garantia de que o valor vai aumentar. Pelo contrário, a impressão que nós temos, e acho que senhor ao final, quando ler as manifestações, Senador, vai ter é de que os consumidores pensam assim.

Tenho 20 minutos, ainda restam 13, 3 deixo o microfone aberto porque sei que muitos dos convidados aqui são - muitos, não; todos - consumidores, porque todos viajam. Deixo o microfone aberto para vocês porque, assim como a Andep, vocês todos, que viajam com frequência, percebem isso. Não conseguimos ver, ao final, isso como uma medida para beneficiar o consumidor.

Hoje as empresas dizem que permitem 23kg de forma gratuita, que isso é uma espécie de um brinde das companhias aéreas. Será que as companhias carregam a bagagem de 23kg sem cobrar nada por isso? Então, ficam aqui muitas dúvidas, Senador. Eu, parafraseando o jornalista Paulo Francis, porque também sou jornalista, digo que o otimista é o mal-informado. E eu realmente não consigo ser otimista com tantas informações que tenho aqui dos consumidores, de quem vive isso na prática. Realmente, não consigo ver possibilidade, a partir dessa resolução, de redução de preços ou aumento de competitividade.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Muito bom.

Agradeço a V. S^a, Sr. Matheus, representante da Associação Nacional de Defesa dos Direitos dos Passageiros do transporte Aéreo (Andep).

Temos muitas perguntas a fazer a todos os nossos convidados principalmente aos representantes da IATA, da Abear e da Anac.

Pode ter certeza de que essa dúvida que V. S^a colocou será esclarecida pelos nossos convidados.

Passo a palavra, então, ao Sr. Igor Rodrigues Britto, advogado do Instituto de Defesa do Consumidor (Idec), por até 20 minutos.

O SR. IGOR RODRIGUES BRITTO - Muito obrigado, Senador Ataídes, por permitir a realização de mais um debate democrático, nesta Casa, sobre a regulação do transporte aéreo e os direitos dos passageiros.

Cumprimento V. Ex^a, também cumprimento o Senador Humberto Costa, agradecendo por permitirem que o Idec possa representar os milhões de passageiros brasileiros, juntamente com o meu colega Matheus Schuch, nesta mesa, neste debate.

Eu tomo a liberdade de falar aqui não apenas em nome do Idec, mas também de um grupo de várias outras entidades civis e vários órgãos públicos de defesa do consumidor, que, como a Anac bem sabe, vêm acompanhando, participando, construindo, discutindo e debatendo a respeito das suas normas, a respeito da revisão de suas normas. Em razão disso, entregarei a V. Ex^a, Senador Ataídes, um manifesto, assinado pelo Conselho Federal da OAB, pelo Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor, pelo Brasilcon, pelo Fórum Nacional de Entidade Cívica de Defesa do Consumidor, pelo Movimento das Doas de Casa e Consumidores de Minas Gerais, pela Associação de Defesa da Cidadania do Consumidor e pelo Ministério Público do Consumidor, por meio da Associação dos Promotores de Defesa do Consumidor, onde todos manifestam o seu apoio ao Decreto Legislativo nº 89, de 2016, que, em defesa do consumidor, discute e tenta, na verdade, proteger os consumidores a partir da retirada do art. 13 da nova resolução da Anac do ordenamento jurídico brasileiro.

Trago às suas mãos, agora, Senador Ataíde, esse manifesto.

O Idec é uma organização de defesa do consumidor que comemora 30 anos. É, pois, anterior ao Código de Defesa do Consumidor; é anterior a grande parte das normas e regulamentos que tratam de serviços aos consumidores no Brasil. E o Idec vem, nesses 30 anos, Senador, ouvindo as reclamações de consumidores não só, por óbvio, os passageiros do transporte aéreo, mas os consumidores de telecomunicações, os consumidores de planos de saúde, os consumidores de transporte rodoviário, os consumidores de produtos alimentícios etc.

O Idec, por óbvio, assim como essas diversas entidades que agora citei e manifestei, é conhecedor dos problemas dos consumidores e das reclamações que os consumidores apresentam. E veja, Senador: o nosso papel nesses debates e nessas organizações, assim como meus colegas que se dedicam à defesa dos interesses sociais e econômicos de usuários de serviços, é tentar dar voz a esse público bastante difuso que, por óbvio, não consegue ser representado apenas por uma entidade ou por uma organização, mas, necessariamente, precisa e tem que ser representado por diversas organizações públicas e privadas.

E o grande desafio nosso - e é no que quero concentrar a minha fala hoje, Senador - é fazer os atores de mercado e os agentes de mercado entenderem realmente a perspectiva dos seus clientes nas transformações de regras e nas revisões de regras. Por óbvio, os atores de mercado têm que ter preocupações a respeito da preservação do lucro e da diminuição dos custos e, em razão disso, ignoram, às vezes, a percepção que os consumidores têm a respeito das suas medidas.

Também é desafio desses órgãos e entidades de defesa do consumidor, Senadores, fazer com que os reguladores, que têm essa preocupação múltipla de garantir o desenvolvimento econômico e de preservar os interesses sociais dos usuários dos serviços regulados, fazer com que esses especialistas de regulação também compreendam essa perspectiva e os impactos que as medidas causam na percepção e no clima das pessoas. Às vezes, a medida, que pode ser até bem-intencionada segundo um ponto de vista, não será compreendida pelas pessoas pela falta de transparência, pela falta de previsibilidade, e, em razão disso, vai gerar, por óbvio, alguns impactos, algumas consequências, porque os consumidores são hoje organizados e poderosos por meio desses órgãos públicos, dessas entidades civis.

Então, a segurança jurídica se dá por meio de uma construção transparente e democrática das regras que leve em consideração a percepção que os consumidores podem ter. E faço essa fala, Senador, também porque sei que há um público de casa que nos acompanha. Nós estamos aqui com o público de Senadores, mas a plateia é quase que exclusivamente formada por representantes do mercado e por especialistas da agência reguladora. No entanto, sabemos que, em toda audiência pública do Senado Federal para tratar de direitos dos consumidores, a TV Senado, o *site* do Senado fica com grande audiência. Sabemos disso por conta das redes sociais nas nossas entidades civis.

Bom, a respeito disso, eu queria dizer que esses movimentos, essas ações, essas medidas, as pressões que as entidades civis de defesa do consumidor são reconhecidas como construção de resultados muito positivos dentro da segurança jurídica. A exemplo disso, Senador Humberto Costa, no ano de 2006, naquele caos aéreo que vivemos, as entidades civis entraram com várias ações públicas coletivas contra as companhias aéreas e contra o agente regulador. Veja, como resultado disso, essas ações, na maioria delas, foram prejudicadas, porque, às vezes, o meio do caminho é o que importa; o resultado da ação nem tanto. Mas o meio do caminho em litígios estratégicos é o que, às vezes, importa.

No meio do caminho, no meio dessas ações, Senador Humberto Costa, a Anac organizou e baixou a Resolução 41, de 2010, que consolidou os direitos dos consumidores que estavam sendo exigidos pelas associações civis. Então, a segurança jurídica para os consumidores, às vezes, nasce do protesto, da luta judicial, e do *advocacy* também realizado aqui no Congresso Nacional, por meio desses entes civis e públicos que sabem reproduzir a perspectiva dos consumidores e fazer com que eles sejam ouvidos. Esse é um exemplo disso.

Em 2014, tivemos, então, a sentença favorável, reconhecendo que o CDC deve ser aplicado ao transporte aéreo.

Sabe-se que, como aqui foi mencionado também, é importante que os consumidores, os órgãos de defesa do consumidor e os entes privados também estejam acompanhando o cumprimento das regras de defesa do consumidor. Mas antes de elas serem construídas, Senador Humberto Costa... Não é só isso. Não estou fazendo uma fala específica do mercado de transporte aéreo. Isso também acontece no mercado financeiro. Antes de a regra ser construída, e quando ela é posta... O Código de Defesa do Consumidor, por exemplo, ele é, na sua história, bastante ameaçado por ações promovidas pelos representantes do mercado, que tentam tirar a eficácia e a validade do Código de Defesa do Consumidor sobre esse mercado. Ou seja, até 2014, nós tivemos uma ação judicial que ameaçou a aplicação do Código de Defesa do Consumidor sobre as companhias aéreas. Antes disso, até 2010, nós também tínhamos ameaça do setor financeiro.

Então, é nosso papel, dentro desse processo de mudança legislativa, especialmente quando ela é percebida como um retrocesso para os passageiros, pressionar V. Ex^{as}, legisladores, pressionar os representantes do mercado e pressionar os reguladores para que tenham zelo com as regras que foram construídas e que foram muito bem recebidas e aceitas.

Eu queria dizer, nesse sentido, como Matheus Schuch agora bem falou, que é importante que todos aqui entendam por que os consumidores protestam contra a mudança da regra da Anac. E por que, também, por unanimidade, todos os órgãos de defesa do consumidor do Brasil e todas as centenas de associações de consumidores do Brasil protestam contra a mudança da regra de franquia de bagagem. Isso não pode ser visto... Veja, estamos falando de milhões de pessoas. Existem mais passageiros do que companhias aéreas. Existem mais passageiros do que funcionários e profissionais das companhias aéreas. Então, por óbvio, não podem ser ignorados a crítica, o temor e a percepção negativa que os passageiros têm.

De onde vem essa construção? Esse temor, essa desconfiança vem do próprio ordenamento jurídico compreendido historicamente pelos passageiros. Durante o que nós conhecemos dos séculos XX e XXI, todos, por unanimidade - mercado, passageiros, legisladores, reguladores, órgãos públicos -, sempre trataram a relação de transporte e bagagem como uma coisa só. Nunca foi criada a perspectiva... Nunca, neste País, foi transmitida a mensagem ou o símbolo ou qualquer conteúdo de perspectiva de que passagens aéreas, bilhetes aéreos e bagagem fossem coisas separadas, fossem coisas divididas, pelo contrário. E essa noção vem da prática, do comportamento do Estado, do comportamento do mercado e, por óbvio, da interpretação da própria lei.

O nosso Código Civil, não só o de 2002, também o de 1916, sempre tratou o transporte de pessoas de forma conjunta com o transporte de bagagem dessas pessoas. Ou seja, a norma do século XX e do século XXI, a norma federal, a lei federal sempre tratou esse contrato transmitindo para os consumidores uma exata noção de que viajar e levar bagagem, Senador Humberto Costa, sempre foram a mesma coisa.

Olha, a questão sobre franquia, a discussão sobre franquia não é uma discussão... Nós que trabalhamos, por exemplo, o Idec, que trabalha... Sei que aqui temos vários profissionais de excelência, de boa formação, Senador, que trabalham na Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que são especialistas em conhecer os passageiros, os usuários. Nós, da Defesa do Consumidor, conhecemos o passageiro de transporte aéreo, o beneficiário de plano de saúde, o comprador de alimentos, o estudante da escola, o usuário de telefonia. Nós conhecemos o consumidor como um todo e somos capazes - e aí temos de usar essa autoestima institucional - de perceber uma realidade ou um contexto de problema e de conflito que, por óbvio, os especialistas de determinada área não são capazes de perceber.

Ao mesmo tempo em que estamos nesta Comissão, Senador Ataídes, discutindo a franquia de bagagens no transporte aéreo, estamos na Câmara e estivemos aqui também discutindo a franquia no serviço de internet fixa e de internet móvel. Estamos falando disso. Na percepção do consumidor, isso é a mesma coisa. Qual é o argumento que utilizamos lá? É o mesmo que utilizamos aqui, ou seja, não dá para quebrar uma lógica jurídica contratual e social de uma hora para outra, quando, durante muito tempo, foi propagado para as pessoas que a internet é ilimitada. Ao mesmo tempo - já estou fazendo esta comparação, que faz todo sentido juridicamente para os olhos dos consumidores -, sempre se tratou este serviço como associado, bagagem e transporte de pessoas, o que traz para o consumidor a lógica jurídica moral e, por óbvio, óbvia de que o transporte da bagagem é essencial nesse contrato, diferentemente do fornecimento de lanche, pois posso levar meu lanche. Ninguém me proíbe de levar minha maçã, meu sanduíche, minha água para dentro do avião. Tenho a liberdade de escolha de comprar e consumir o lanche gratuito ou pago no avião ou de levar o meu. Agora, quanto à bagagem, não tenho alternativa senão levá-la no mesmo avião que me está transportando.

Por mais que os senhores possam entender isso como argumento ignorante no aspecto econômico, no aspecto financeiro, na composição do preço, os senhores não podem ignorar que essa é a percepção dos milhões de clientes que remuneraram seus serviços. Eles não vão aceitar durante muitos anos essa alteração. Se ela for aprovada e se ela for mantida, judicialmente ou não - na Câmara dos Deputados, essa discussão continua também, Senador, porque o decreto legislativo, se não me engano, já saiu daqui e já está na Câmara dos Deputados -, essa discussão vai continuar durante anos. Enquanto não houver transparência no que diz respeito à lógica financeira, enquanto ela não for compreensível para os consumidores, para os

passageiros, tenho certeza de que esse protesto vai acontecer durante longos anos. Vão protestar até essa compreensão não ser possível, até o momento em que a comparação do mercado brasileiro com o internacional também for lógico na cabeça dos consumidores.

Então, o que quero dizer, Senadores e representantes da Anac e do mercado, é que o protesto dos consumidores e o protesto de todas as pessoas... Dificilmente, os senhores vão encontrar algum consumidor - na nossa experiência, não encontramos nenhum; acho que não vamos encontrar - que vá categoricamente acreditar que a mudança da regra da Aviação Civil no Brasil, realmente, é confiável nos seus resultados, não nos seus interesses - é claro que não estou aqui dizendo isso -, não nos seus fundamentos ou nos seus motivos econômicos, mas, sim, nos seus impactos, nos seus resultados.

Em razão disso, esse conjunto de regras é confiável, o conjunto de regras posto pelo Código de Defesa do Consumidor, pelo Código Civil e a regulação anterior da Anac é confiável para os consumidores. Eu quero dizer que os consumidores brasileiros confiam na norma jurídica posta e não confiam no mercado. E eu acho que os senhores devem saber disto: os consumidores não confiam no resultado prático que o mercado vai adotar após a mudança dessa regra. E volto a dizer: têm o direito de não confiar, por óbvio. A realidade que lhes foi apresentada é uma e, de uma hora para a outra, é quebrada; é claro que eles vão desconfiar - dos motivos, da finalidade, do objeto, do resultado, e alguns vão até desconfiar da moralidade em razão disso, porque vão se sentir frustrados.

E, em virtude disso, é possível construir fundamentos de que a regra da Anac acaba, por esse fato que não pode ser ignorado... Estou falando do fato histórico-legislativo, da perspectiva que ele cria e da interpretação que é posta na lei federal, e também não se pode ignorar a capacidade de desenvolvimento de teses jurídicas do Ministério Público do Brasil, das organizações de defesa do consumidor, dos PROCONs. E é plenamente possível defender a tese jurídica de que a regulamentação posta, em razão de todo esse contexto, entre em conflito com o Código de Defesa do Consumidor.

Durante toda essa discussão... Hoje a gente ainda não ouviu, mas durante toda a discussão, nós vimos que o cenário atual brasileiro jurídico é uma jabuticaba, mas veja: essa jabuticaba é muito valiosa para o Brasil, a jabuticaba é uma fruta valiosíssima para os brasileiros, que atrai a atenção e a inveja, inclusive, dos estrangeiros. Nosso Código de Defesa do Consumidor é estudado em todas as grandes universidades, todas as grandes escolas de Direito da Europa. Os franceses se inspiram no nosso Código de Defesa do Consumidor, os italianos se inspiram no nosso Código de Defesa do Consumidor, os portugueses constroem, há anos, uma norma de defesa do consumidor inspirada no nosso Código de Defesa do Consumidor. Então, por óbvio, há um carinho, um capricho da população brasileira por esse Código.

E, de volta, isso fortalece a ideia da desconfiança dos impactos com relação a essa regra. Por óbvio, ela vai sobreviver no inconsciente coletivo. O Código de Defesa do Consumidor vai sobreviver; no conflito contra a regulação da Anac, o CDC vai sobreviver no inconsciente coletivo das pessoas, tenho certeza disso, e isso vai resultar numa série de ações coletivas, numa série de ações de inconstitucionalidade, numa série de protestos dentro do Congresso Nacional, em várias medidas legislativas, vai acontecer isso.

Por favor, não entendam que eu digo isso num efeito de coação ou de ameaça, eu estou dizendo isso na leitura da nossa experiência sobre o movimento do consumidor brasileiro. Existe possibilidade, Senador, e esta Casa tem condição para isso, de fazer o diálogo perfeito, aberto e franco entre mercado e movimento de consumidores, de forma a realmente entender qual é o momento, o conteúdo e a estratégia de revisão de regras postas, mas que beneficiem as pessoas e deem a credibilidade para as pessoas de que vão beneficiar em curto, médio e longo prazo e, ao mesmo tempo, garantir a sustentabilidade esperada e buscada pelo mercado.

(Soa a campanha.)

O SR. IGOR RODRIGUES BRITTO - Já vou concluir, Senador.

Então veja, durante a Consulta Pública nº 3, de 2016, conduzida pela Anac, que contou com a participação de muitos órgãos de defesa do consumidor, naquele momento, a fala sobre a questão da franquia de bagagem era uníssona, era uniforme. Todos disseram a mesma coisa: não confiamos ainda nos dados apresentados, na experiência econômica, para acreditar que os impactos serão positivos para os consumidores. Pode ser para o mercado, para as empresas, mas será positivo para os consumidores? Assim, não é. A partir do momento em que uma das companhias, logo no primeiro momento, passa a cobrar mais por passagens aéreas, a confiança daqueles poucos consumidores que confiavam que era possível ter benefícios a curto prazo com essa medida se foi. Então, o que temos hoje é uma resistência legítima dos grupos de consumidores.

Quero registrar, ao final da minha fala, Senador, que a construção da minha fala é pautada - faltam algumas logos de outras entidades signatárias da minha fala como a associação brasileira do Ministério Público, a Fundação Procon Brasil, os PROCONs Brasil - nas entidades que assinaram esse manifesto: o Idec, o Conselho Federal da OAB, o Brasilcon. O

Brasilcon é formado por grandes juízes, promotores, defensores públicos, autores do anteprojeto do Código de Defesa do Consumidor; há também a participação no Idec. Nesse eslaide, tenho representada a história dos direitos dos consumidores no Brasil.

Registro aqui a presença da Dr^a Luciana, representando o Movimento das Donas de Casa e Consumidores de Minas Gerais na nossa plateia. Ela nos ajudou a construir esse posicionamento na época da discussão da consulta pública e historicamente também faz parte da construção desses direitos dos brasileiros, que precisam ser preservados e mantidos dentro desta lógica - e termino com esse eslaide - de previsibilidade, transparência, participação social e decisões baseadas em dados empíricos.

O que defendemos é que o desenvolvimento do setor aéreo e de qualquer setor econômico de consumo no Brasil só é viável, possível e legítimo se for pela atenção, pela escuta e pela preservação dos interesses dos consumidores.

Muito obrigado, Senador.

Encerro aqui minha fala.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Agradeço a V. S^a, Sr. Igor Rodrigues, advogado do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec).

Vou passar a palavra para o Senador Humberto Costa, mas antes quero chamar novamente a atenção dos nossos...

O SR. HUMBERTO COSTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - O Presidente Botelho ainda não falou?

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Ainda não. Vai falar agora.

O SR. HUMBERTO COSTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE. *Fora do microfone.*) - Então, eu vou votar na CCJ e volto, por quero ouvi-lo.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Aqui é muito corrido, viu?

Dos nossos ouvintes já temos mais de dez participações. Volto a chamar a atenção dos nossos ouvintes que queiram fazer perguntas aos nossos convidados: podem fazê-lo através do Portal e-Cidadania, no www.senado.leg.br, ou pelo telefone 0800-612211.

Além das atribuições desta Comissão, que é de governança, controle e fiscalização, também temos a responsabilidade - eu, como Presidente, e os membros desta Comissão - de falar sobre transparência e defesa do consumidor.

Senador Humberto Costa, temos o último convidado, que é o Sr. José Ricardo Botelho de Queiroz, da Anac. Gostaria de ouvi-lo primeiro ou gostaria de fazer...?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Então, vamos ouvir o nosso representante da Anac por até 20 minutos.

Com a palavra, Sr. José Ricardo.

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Obrigado, Senador Presidente.

Bom dia a todos; bom dia, Senadores presentes. É um prazer para a agência estar aqui hoje para tratar desse assunto que, para a agência, realmente é de grande importância, assim como é importante para os brasileiros como um todo. Para isso, estão aqui todos os diretores do colegiado. Trouxemos também toda a área técnica: a Superintendências de Fiscalização, que foi criada justamente para acompanhar a aplicação dessa norma e a superintendência que criou a área. Ou seja, a agência, como um todo, está aqui à disposição do Senado e da comunidade para responder a qualquer pergunta.

Bom dia a todos da Mesa.

Antes de mais nada, gostaria de dizer que é um grande prazer não apenas profissional, mas como cidadão, Senador, estar nesta Comissão de Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor porque, há 20 anos, meu primeiro concurso público foi no Procon, justamente na área de defesa do consumidor, quando o Código Brasileiro de Defesa do Consumidor ainda estava bem novo.

Então, acredito que este debate seja bem salutar e nos faz crescer. Acredito também que este debate permite que tiremos inúmeras dúvidas. Aqui, coloco até como uma pequena introdução que a Anac gostaria de deixar bem claro o seguinte: não foi criada ao consumidor taxa alguma; não foi criada ao consumidor cobrança alguma; não se tirou direito algum do consumidor brasileiro, pelo contrário, estamos dando ao consumidor brasileiro - é bom que aqueles que nos ouvem e que

assistem a nós saibam -, o que a agência trouxe ao consumidor brasileiro é uma norma que pretende incluir o cidadão brasileiro na Aviação Civil e nós vamos fazer isso.

Durante o transcorrer da nossa apresentação, acredito que os senhores poderão efetivamente vislumbrar quais foram as razões pelas quais a Agência Nacional fez isso. Mas eu queria deixar um exemplo enquanto pensamos.

Vamos sair um pouco da aviação. Imaginemos que vamos comprar um sanduíche em uma loja, vamos chegar nessa loja e falar assim: "Olha eu gostaria de um sanduíche". Mas a loja virasse para você dissesse: "Não, aqui você não pode comprar o sanduíche, aqui você tem de comprar o sanduíche a batata frita e o guaraná." E você vai dizer: "Não, mas tenho um problema. Eu não quero a batata frita e não quero o guaraná. Eu quero apenas o sanduíche." Não seria muito melhor poder comprar efetivamente o meu sanduíche? Muito se disse aqui disso, todos que me precederam falaram: "A bagagem é inerente às pessoas que vão viajar." Gente, esse custo - como já dito aqui - está embutido. Vamos fazer a pergunta de uma outra maneira: e se não quiser levar a bagagem? Eu não quero. Será que não posso ter o direito a uma passagem mais barata? E é isso. Não é que a norma vai provar, a norma está provando, trazendo concorrências. A norma está em vigor, Senador - já está em vigor -, e o que vemos? Companhias estabelecendo tarifas e dizendo: "Olha, você, que não quer levar, vai ter um desconto." Necessariamente, ela não está cobrando, ela está dizendo: "A você que quer levar, para te manter aqui fidedigno a mim, dou a primeira de graça. Isso está público. Consumidores, olhem no *site*. Nós todos somos consumidores. Foi isso que a Agência fez e é isso que essa norma pretende.

E por que pretendemos isso? Alguns eslaides vou passar com certa rapidez porque os que me antecederam já colocaram aqui.

Essa discussão, volto a dizer, é muito salutar. Nós só crescemos com discussões, em tudo na vida. Esta discussão aconteceu no Brasil no ano de 2002: bandas tarifárias, portaria do Comando da Aeronáutica; criação da Anac, liberdade tarifária, tudo isso em 2005, desculpem-me. Todos diziam: "Ah, vai haver liberdade tarifária, o preço vai explodir". Desculpem-me, mas os órgãos de defesa do consumidor falavam, o Ministério Público também falava isso. E o que vimos? Tínhamos uma aviação não inclusiva no Brasil: apenas trinta e poucos milhões de brasileiros voavam. Foi liberada a tarifa, já se mostrou aqui, em eslaides anteriores, que os preços começaram a melhorar, a população brasileira foi incluída no processo, e hoje transportamos - dados do ano passado - 110 milhões de brasileiros. Isso é de uma inclusão tamanha.

Bom, estamos satisfeitos? Não, não estamos satisfeitos. Existem milhões de brasileiros que poderiam voar ao invés de estarem se arriscando nas estradas, correndo risco sem qualquer necessidade. E é isso que essa norma quer dizer.

Bem, chegamos a esse limite aqui em razão do que foi feito no passado, mas o Brasil precisa dar um passo a mais. E esse passo a mais está sendo dado no País; estamos mostrando ao mercado e ao mundo algumas coisas. Por exemplo: no que diz respeito à Anac, fizemos a regulação. Isso começou da noite para o dia, então será que o consumidor não foi informado, será que os órgãos não foram informados? Não, senhores, não houve nada disso.

Os estudos começaram no ano de 2012, e é bom que as pessoas saibam o seguinte: uma agência reguladora, para estabelecer sua agenda regulatória, um ano antes tem reunião com o setor, com os diversos órgãos: consumidor, Ministério Público, Justiça, todos eles. A partir dali, estabelece publicamente qual a sua agenda regulatória. Foi feita em 2012, e os estudos começaram, houve audiências públicas. Foi renovada em 2015, porque amadurecemos um pouco mais a participação popular e os próprios estudos. Participaram disso, gente, pesquisas através do Ministério das Relações Exteriores, inúmeros países; Receita Federal foi consultada, Ministério Público estava presente, OAB estava presente. Não concordar é uma coisa, faz parte do jogo, mas o processo continuou e foi feito de maneira pública, presencial, sem qualquer problema.

Bom, foi feita a elaboração da norma, tivemos a segunda audiência pública, 20 reuniões com a sociedade regulada, reuniões com o governo, reuniões aqui no Congresso Nacional. Aliás, em abril de 2016, Senador - eu gostaria de trazer aqui - viemos à Comissão de Serviços de Infraestrutura, do Senado Federal. A Anac veio, a Anac participou, a Anac tem todo o respeito. E, é na Comissão de Infraestrutura que efetivamente está o colegiado, em que é votado, é uma Comissão que a Agência procura em primeiro lugar. Lá estava o Sr. Igor?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Fez parte disso.

Bem, o que foi dito pela Senacon (Secretaria Nacional do Consumidor), que engloba todos os órgãos, ou melhor, coordena apenas, todos os órgãos de defesa do consumidor.

Deve haver previsão de revisão obrigatória da norma após a sua vigência - a chamada *review clause*, ou cláusula de revisão. A agência fez.

Deve haver campanha educativa. Fizemos. O Ministério dos Transportes... A norma foi votada no dia 13 de dezembro, por volta de uma hora da tarde. Antes disso, todos os diretores, a parte técnica, estavam mantendo contato com diversas

autoridades. Fomos à 3ª Câmara de Defesa do Consumidor, fomos à Associação dos Juizes Federais, explicamos a norma, mostramos. O Ministério dos Transportes fez campanha educativa mostrando a razão pela qual. Os receios, as percepções que a sociedade tem hoje - e é bom que tenha, isso é muito importante -, tenho a mais absoluta certeza, muito em breve, não serão mais receios, serão convicções de que o Brasil está no caminho certo no que diz respeito à agenda regulatória.

Pois bem; há uma coisa que foi colocada também pela própria Senacon: se for necessário, o prazo para a comunicação do passageiro, em caso de perda de voo de ida, deve ser de até 24 horas após o voo, nos termos defendidos também pelo Ministério Público. O que a agência fez? A pessoa pode dizer que não vai voar e que quer garantir o direito de volta até o momento da viagem. Esse já é um passo muito grande, reconhecido, inclusive, em sentença.

Aliás, eu gostaria de deixar bem claro, senhores: eu entendo que todos devemos discutir, eu acho que é muito importante a discussão, que é muito salutar. Os órgãos de defesa do consumidor foram à Justiça, os órgãos de defesa do consumidor e o Ministério Público foram à Justiça, tanto que se fala muito na liminar que foi concedida em São Paulo, uma liminar que não adentrou o mérito. O Superior Tribunal de Justiça disse o seguinte: existem diversas ações pela República e todas elas devem ir a um juiz natural, como manda a Constituição. Isso foi feito, e esse magistrado federal natural, que é quem realmente analisa se houve ou não violação da nossa Constituição, violação do nosso direito do consumidor, fez uma sentença de mérito. Ele julgou o mérito, ou seja, analisou as questões, o que não é analisado em uma liminar. Ele analisou o mérito e disse... Eu gostaria só de colocar aqui, Senador, de uma maneira rápida, se eu encontrar aqui, apenas uma parte da sentença dele para os senhores entenderem e serem esclarecidos sobre o que nós estamos buscando.

Por favor, permitam-me:

Sendo assim, na realidade atual, ainda que o passageiro não se utilize de toda a franquia de bagagem oferecida nos voos domésticos ou internacionais, ele suporta, no final, o preço pago pelo serviço, o custo do serviço meramente posto à sua disposição. Em uma análise mais apurada, portanto, trata-se de verdadeira desvantagem imposta ao consumidor, que, atualmente, não tem à sua disposição a opção de uma tarifa mais barata para o caso de viajar sem bagagem despachada ou com bagagem em quantidades inferiores à franquia estabelecida.

Em nome de uma uniformidade que, a princípio, parece proteger o consumidor, todos pagam por um limite que nem todos usufruem, segundo os estudos mencionados e na manifestação da própria agência...

Um plus: A realidade mostrou e os estudos mostraram que...Só fazendo uma correção: não é que nós estabelecemos 10kg para o consumidor. Estabelecemos no mínimo 10kg. E vamos explicar aqui o porquê.

Bem, será que esse processo não foi público? O processo bateu recorde de contribuição popular: 1,2 mil contribuições populares, diversos órgãos envolvidos. Ali está toda a questão dividida por fatia de todos, Senador, é público, está à disposição.

Bem, e o que se identificou efetivamente? Identificou-se o seguinte: poucos países no mundo regulam. E aí eu queria até aproveitar o que o Senador Jorge Viana tinha pedido aqui. Efetivamente o que acontece? Poucos países no mundo dizem: é obrigatória a franquia.

Aliás, é bom que se diga: o consumidor pode olhar no site, hoje as empresas já estão oferecendo desconto. Com as normas antigas, aliás, as normas de antes da Constituição de 1988, a Constituição cidadã - que depois, no ano 2000, foram sacramentadas em um outro normativo que não era da agência -, proibia-se que a agência ou que a empresa desse desconto na bagagem.

Bom, e onde estamos? Fazendo também algumas correções aqui, se me permitem os representantes da Abear e da IATA, obrigatoriamente despachando franquias internas e externas, efetivamente só existem dois países no mundo: o Brasil, ou melhor, o Brasil já não mais, e a Venezuela, sendo que a Venezuela possui em torno de 31 milhões de habitantes e, em razão de suas normas restritivas, 6 milhões de passageiros voaram na Venezuela.

A China é menos restritiva até do que o Brasil: permite, regula o voo interno e não regula o voo internacional. A China, em razão de suas restrições - tem 1,3 bilhão de habitantes - transportou em torno de 511 milhões de habitantes. A mesma coisa, com o Brasil: nós temos 206 milhões de habitantes e transportamos, considerando as externas, 110 milhões.

Bem, e aqueles que não regulam a bagagem? Isso é importante que o consumidor saiba, porque é isso que queremos na sociedade brasileira. Nós queremos incluir pessoas. Nós temos ainda uma grande massa de cidadãos brasileiros que não viajam e sequer conhecem um aeroporto.

Bem, a Inglaterra não regula. São 65 milhões de habitantes, e voaram dentro da Inglaterra 232 milhões de pessoas.

Itália, França, Argentina.

Estados Unidos. As normas de desregulação que o Brasil está fazendo hoje os americanos começaram na década de 70. São 300 milhões de americanos; transportaram quase 900 milhões de pessoas. Isso significa dizer: emprego, infraestrutura, conectividade unindo famílias, e não separando famílias; o acesso a tudo muito mais rápido. E é isso que essa norma pretende.

Volto a dizer, a norma não diz que criamos uma taxa - é bom que isso fique claro para aqueles que nos ouvem, viu, Senador? -, que criamos algo mais e que a empresa vai cobrar. Não, isso não é verdade. Olhem nos *sites*. Pagar o cidadão brasileiro paga hoje e acha que não paga.

Isso, para nós da agência, e acredito que para todos aqui presentes, não pode permanecer, porque aquele... Nós chamamos isso de subsídio cruzado ou, em economia, externalidade - aquele que não usa está sofrendo o efeito de alguém que usa. Um exemplo prático: quem mora em edifício que tem o hidrômetro coletivo. Hidrômetro coletivo ou individual, qual é o justo? Acho que é o individual, porque se paga pela água que se consome.

Pois bem, então essa foi a norma. Ela vem nesse sentido da utilização do modal. Essa é a ideia. Todos os países têm duas, três vezes a sua população, e o Brasil não insere... Volto a dizer: inserir pessoas significa concorrência, atratividade.

Vamos lá. A norma foi criada. São diversos pontos positivos. Inclusive, para que o consumidor não clicasse em algo errado, foi colocado na norma, Senador, o seguinte: não pode haver pré-seleção de serviço. Ou seja, quando a gente está comprando lá, não pode aparecer que os 23kg já estão inclusos. Tem que estar claro para que o consumidor olhe as franquias - "esta aqui você pode comprar mais barato". Aliás, isso inclusive salva recursos públicos, porque nós que somos ordenadores de despesas, quando vamos pagar para um servidor nosso viajar e voltar, sabemos que raras vezes eles despacham bagagem. E hoje o Poder Público, que compra essas passagens com o recurso do cidadão, não tem o direito de comprar uma passagem mais barata para aquele servidor. É a mesma lógica.

Pois bem, mantivemos a possibilidade de correção posterior dos erros, a obrigatoriedade do chamado *final price*, que é o anúncio do preço total, garantia de embarque, bagagem de mão. Aqui eu gostaria de me deter um pouco, porque já se disse aqui: "Ah, acima dos 11kg ele vai ser taxado". Não, isso não existe.

Consumidor, olhe o seu contrato. A norma da Anac fala: no mínimo, 10kg. E por que colocamos isso? As coisas na área de uma agência regulatória não surgem da noite para o dia. Os estudos foram feitos e mostraram que os brasileiros despacham em torno de 12kg. Eu pergunto: ora, se uma companhia disser ao consumidor que se ele levar 11kg de bagagem de mão ela lhe dá um desconto, ele vai optar pelo quê? Vai pagar por uma passagem em que está inclusa a franquia já no preço, ou vai pegar a passagem mais barata e levar aqueles 11kg na mão?

E por que 11kg? Muito se perguntou, muito se questionou. Órgãos como o Ministério Público até disseram que isso era questão de segurança operacional. É verdade. Todos os senhores, quando entrarem hoje em um avião, prestem atenção quando abrirem o bagageiro, o *bin*, e virem lá "capacidade máxima para três cadeiras 38 kg". Faça a conta rapidamente. Cada pessoa poderia transportar quanto?

(*Soa a campanha.*)

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Senador, se V. Ex^a me permitir...

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Claro, pode continuar.

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Cada pessoa poderia transportar quanto?

Acontece que, pela norma anterior, concordam comigo que cada um poderia estar levando quase 13 kg? Imaginem os senhores o seguinte...

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO. *Fora do microfone.*) - Onze quilos.

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Dá mais. São 38kg, daria 12kg e pouco cada um.

Mas imagine o que aconteceria com a norma anterior ou com a norma que alguns querem que permaneça no Brasil! Vamos supor que o senhor chegou com sua mala com 10kg - nem vou colocar 12kg. Seguindo a norma anterior, alguém diz: "Meu senhor, desculpe-me, mas o senhor tem direito apenas a 5kg. O senhor vai ter de despachar os 5kg restantes." Mas espere aí! O senhor vai despachar 5kg, e isso estava embutido no preço de sua passagem. Quanto o senhor pagou na passagem? Vinte e três quilos. Isso não é justo nem aqui nem em nenhum lugar do mundo onde a franquia foi desregulada. Agora, outra coisa é você chegar com uma mala com 10kg - isso já está no seu contrato -, entrar e estabelecer.

A questão de segurança foi estabelecida por quê? Isso depende muito da aeronave, e a Anac tem todos os controles sobre isso.

Vou adiantar um pouco, Senador.

Voltando aqui, eu gostaria de deixar claro: quando a Anac fez isso, fomos a única agência do Governo Federal - acho até que somos um dos poucos órgãos federais a fazê-lo - que fez um acordo com a Senacon para que entrássemos no sítio consumidor.gov, que, aliás, é um instrumento com um índice de resolução de conflito, em algumas companhias, de mais de 80% e, em outras companhias, de 76%, sem que o consumidor precise sair de casa. Está lá o endereço www.consumidor.gov. Somos a única agência a fazer esse acordo. Criamos uma superintendência e treinamos mais de 200 servidores para acompanhar a norma. Ou seja, nós acreditamos. E por que acreditamos? Porque a norma em vigor vai permitir algumas coisas, e uma delas é que a Anac analise o mercado - a Anac se comprometeu a analisar o mercado e está à disposição desta Comissão, Senador, e de qualquer outra comissão do Senado para trazer periodicamente, como faz em seus relatórios, os dados de mercado -, e porque também a Anac está muito confortável, porque colocou uma cláusula de revisão: se o mercado não responder, nós poderemos rever.

Mas o mais importante é que, quando pensamos nessas cláusulas, quando pensamos na liberação de mercado, nós estamos pensando nas companhias brasileiras, mas o que queremos está muito além disso: nós estamos criando o mercado ideal para atrair o investimento internacional, inclusive o de *low cost*, porque todos aqueles que viajam sabem das benesses. Ora, vou optar por aquilo em quero voar.

Estou extrapolando um pouco o tempo e esgotando a paciência dos senhores, mas é porque o assunto...

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - O assunto é muito relevante.

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Muito se diz: "Ah, no Brasil não há concorrência!"

Senhores que me escutam, senhores que me ouvem - muito obrigado pela oportunidade; mais uma vez, eu agradeço -, a quem viaja para a Inglaterra, pergunto: qual é a companhia inglesa? Vão dizer que é a British. Falem-me outras regulares. Se vou para a Alemanha, uso a Lufthansa. Falem-me outras. Se vou para Portugal, uso a TAP. Falem-me outras. As demais são empresas quase no estilo *low cost*, *low fare*. O Brasil, por sua vez, tem quatro grandes companhias, nenhuma *low cost*.

O que nós queremos fazer é atrair. Não sou eu que estou dizendo isso. A análise que foi feita pela Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda disse que a norma estimula a concorrência. Na reunião na Câmara dos Deputados, o órgão concorrencial apareceu e disse: "Estimulo a concorrência." O jornal *Valor* de ontem disse o seguinte, se os senhores me permitem: "Aéreas devem retomar voos ao Brasil e depois avaliar os investimentos diretos." Isso porque o projeto dos 100% de capital já está no Congresso, e nós estamos criando o mercado regulatório adequado, ou acreditamos que sim.

Bem, então, eu aqui queria trazer uma coisa para os senhores, e isso é muito importante já para finalizar, Senador. Não é matéria da agência, é uma pesquisa que foi feita pela *Superinteressante*: "Por que ninguém viaja para o Brasil? Enquanto o turismo cresce no mundo, o Brasil inteiro recebe menos visitantes que Miami".

No texto, os senhores vão ler que uma das coisas que impede a vinda... Porque o turista está justamente naquela categoria do "não quero levar nada", "quero levar a minha mochila de mão", o chamado turismo de mochila, que existe no mundo e em nosso País quase não há. E lá ele fala justamente do custo regulatório brasileiro, que é extremamente alto, criando regras que só existem aqui.

E aí eu queria dar alguns exemplos. Aeroporto de São Raimundo Nonato. O aeroporto de São Raimundo Nonato fica no interior do Piauí. Em qualquer lugar do mundo, essa região seria extremamente desenvolvida. É o local do Museu do Homem Americano, é onde no passado o homem americano andou. Se os senhores pegarem um voo no Canadá e forem para Alberta, a um custo, com a possibilidade de levar apenas a mochila, os senhores verão o chamado Parque dos Dinossauros, a cidade extremamente desenvolvida. Por que? Onde não chega aviação, senhores, o desenvolvimento não chega. E é isso que nós queremos. Nesse caso aqui, São Raimundo Nonato, esse aeroporto não tem voo regular, infelizmente. Não existe universidade de História indo para lá, Paleontologia, as pessoas aprendendo. Não existe porque o custo regulatório brasileiro é extremamente alto.

Bem, e aqui? Vamos falar um pouco do Brasil para mostrar para os senhores a ideia. Os cavalos lavradeiros de Roraima e os cavalos selvagens da Mongólia. Cavalos lavradeiros e cavalos selvagens só existem em pouquíssimos lugares do mundo. Na Mongólia existe turismo, as pessoas vão, existe a possibilidade. Nos Estados Unidos também. No Brasil quase não se desenvolve. Aliás, estão até em extinção. Outro dia, até comentei com o Senador Jorge sobre o Estádio Zerão. O Brasil, todos sabemos, é o País do futebol. Em qual país do mundo você tem um estádio onde você pode jogar o primeiro tempo no hemisfério norte e o segundo no hemisfério sul? No Amapá. Não existe turismo para lá. Sabe o que o brasileiro faz? Vai para Londres e vai para Greenwich, e o local é extremamente desenvolvido.

Turismo em Petrolina. Senador Humberto, se o senhor me permite, há 20 anos, eu tive a honra de começar a minha missão no serviço público, há praticamente 20 anos, em Juazeiro e Petrolina, conheço muito a região ali. Poucos brasileiros sabem, mas Petrolina tem um excelente aeroporto, tem uma produção de vinho simplesmente fantástica, mas quase não tem turista. No entanto, todos nós pegamos voos mais baratos e vamos para a Argentina, desfrutar dos vinhos da Argentina. Cânion de Xingó, entre Alagoas e Sergipe: todos os brasileiros viajam, vão para o exterior ver o Grand Canyon e outras coisas mais. Quantos vão ao Cânion de São Francisco?

Então, o que nós queremos, Senador, e aqui encerro, porque não há necessidade dos outros eslaides, é apenas dizer para os senhores o seguinte: nós estamos focados no desenvolvimento, na inclusão, para que a sociedade brasileira possa voar cada vez mais.

Vamos resolver sozinhos? Não. Senador Jorge, há um projeto aqui no Senado em relação ao ICMS que é importantíssimo. E a outra parte da regulação é a questão dos 100% de capital, com a qual nós concordamos plenamente e está também aqui no Congresso Nacional.

Senador, muito obrigado. Muito obrigado aos senhores pela paciência.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Eu agradeço, Sr. José Ricardo, Presidente da Anac.

Eu tenho aqui, Senador Humberto e Senador Jorge Viana, dezenas de perguntas para fazer aos nossos convidados, mas, se os senhores quiserem fazer primeiro, eu fico contente.

Mas, antes, Srs. Senadores, os nossos participantes estão aqui fazendo também as suas indagações e colocações, e me permitam mencioná-las.

Participação de M.APARECIDAM.DO RIO, Rio de Janeiro, que diz o seguinte: "Não concordo, pagamos a passagem, e o espaço entre as poltronas é mínimo, bem desconfortável para quem é alta".

O Sr. Paulo Cesar Miranda de Almeida, lá do nosso querido do Acre, do nosso Senador Jorge Viana, diz: "Não vejo problema em cobrar por despacho de bagagem. Já viajei na Europa, e as companhias *low cost* dão desconto na passagem para quem levar somente uma mala de mão. Se a cobrança resultar em preços mais baixos nas passagens com bagagem de mão, acredito ser válido".

Também leio a participação de Daniel Bomboni, do Rio de Janeiro: "Boa noite senhores! [É bom dia aqui, Daniel.] Mais uma vez o povo vai ser enrolado com as passagens aéreas. Não falaram nada em diminuir os preços e sim arrumar outro jeito de cobrar mais. Numa tarde fui para São Paulo por R \$500,00; no outro dia, voltei para o Rio de Janeiro por R \$1.320,00".

Samuel Oliveira Ferraz de Carvalho, de Pernambuco: "Não há justificativa para cobrar do passageiro pela bagagem. O valor da passagem já contabiliza o espaço que será utilizado pela bagagem. Melhor do que chegar no aeroporto e ter uma surpresinha quando entregar as malas: Se não pagar X, vai ter que jogar fora seus pertences".

Participação de João Bosco Damasceno, de Minas Gerais: "A cobrança pode ser maior para pessoas jurídicas com salários milionários e física com altos; e assalariados com 3 mil reais, isentos".

Entendido.

Participação da Carolina A. Gomes, de Minas Gerais: "Senhores, já estou sentindo no bolso que a medida não beneficia o consumidor. Comprei passagens recentemente com um preço bem mais caro do que o usual e com limite metade do anterior para bagagem. Apenas 37% dos passageiros viajam sem bagagem".

Participação da Carolina, novamente: "Outra coisa é limite de dois de 23kg para o exterior. As atuais malas serão subutilizadas. Parece bobo, mas é uma forma de o passageiro não conseguir calcular seu limite e pagar sempre por um excesso".

Também Carolina, de Minas: "Srs. Senadores, ajudem o consumidor. Não a essa medida. Infelizmente, no Brasil, isso não funciona".

Também Carolina, extremamente atuante a Carolina: "O preço das passagens não irá baixar como [...]" Deve ser uma grande viajante como nós, consumidora como nós, Senadores. Repetindo: "O preço das passagens não irá baixar, como já estamos vendo que não está baixando e isso será brecha para as aéreas aumentarem [...] seus lucros. Consumidor lesionado mais uma vez."

Agora, não é a Carolina mais. É o Gustavo de Castro, também de Minas Gerais: "Vamos juntar forças e dizer não à cobrança de despacho de bagagens. Esta resolução promovida pela Anac é um abuso contra todos nós, brasileiros, que já sofremos e pagamos impostos altíssimos em tudo neste País. Educação é melhor remuneração e é disto que o Brasil precisa!!!"

Carolina, novamente. Vamos lá, Carolina, de Minas Gerais: "Isso é ferir o direito do cidadão. As companhias aéreas querem lucro acima de tudo. Não é benéfico."

Carolina, de novo: "Srs. Senadores, vocês também viajam. Essa medida também fere o direito de vocês. Nos ajudem."

Carolina, de novo: "A Anac não vai fiscalizar a questão dos valores das tarifas. Isso é fato."

Carolina, muito obrigado por sua participação.

Passo, então, a palavra ao Senador Humberto Costa.

O SR. HUMBERTO COSTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Sr. Presidente, Srs. Senadores e Sr^{as} Senadoras, senhores representantes de entidades aqui que compõem essa Mesa, eu queria primeiro registrar as minhas congratulações com o Presidente da nossa Comissão, que articulou e organizou - não sei se a pedido do Senador Jorge Viana - esta audiência, que eu acho que é muito relevante, muito importante.

Na verdade, neste momento, a TV Senado não está transmitindo no seu canal principal, mas na nossa rede social nós estamos transmitindo desde o início, tive oportunidade... Só não acompanhei integralmente a fala do Dr. Eduardo, mas, a de todos os demais, eu tive oportunidade de ouvir. Então, quem quiser acompanhar ao vivo, pode fazê-lo.

Segundo, por que é que nós estamos fazendo esta discussão? Por que eu apresentei uma proposta de decreto legislativo suspendendo esse artigo da norma? O decreto legislativo é aplicado quando há um entendimento de que um órgão que tem papel regulador ou qualquer outro órgão do Governo toma uma atitude, via o sistema normativo, que extrapola o seu papel, extrapola sua função institucional. E a nossa compreensão de que isso era necessário nesse caso foi muito bem explicada pelo Dr. Igor, quando mostrou que vários artigos do Código de Defesa do Consumidor estão sendo desrespeitados com essa resolução tomada pela Anac. Vejam que aqui não há nenhum espírito, digamos assim, dinossáurico de querer mercado regulado, regulação de preços, essa coisa toda. Tanto que o único ponto da norma que está sendo questionado é exatamente esse, até pela relevância que tem e pelas consequências que terá.

Quero, com todo respeito, aqui contestar algumas avaliações que pecam, eu diria, pela visão parcial do processo. Se olharmos aqueles gráficos que foram mostrados, do crescimento da demanda por serviços aéreos ao longo desses últimos anos, vemos que a maior coincidência não é entre um processo de regulamentação mais flexível e o incremento do número de passageiros. É a situação econômica do Brasil, é a distribuição de renda, é o nível de emprego.

Então, é óbvio que, em um momento como esse, há a mesma lógica que estamos usando para discutir coisas como reforma da previdência, reforma trabalhista; em um momento como esse, de depressão, de recessão econômica, em que há um desemprego elevado, uma medida como essa, ao invés de aumentar, diminui o número de pessoas que vão andar de avião, especialmente esse novo usuário do sistema aéreo. Esse novo usuário não é aquele que usa o avião direto; é o que vai uma vez por ano, por exemplo, o nordestino que junta a família toda e vai para São Paulo, levando bagagem até na cabeça se for possível. Não é o empresário ou o executivo que viaja toda semana porque tem reunião não sei onde, leva uma bagagem pequenininha. Então, vamos afastar ainda mais esse tipo de turista de mais baixa classe ou mesmo um de classe mais elevada, mas que também...

Sabemos que o brasileiro, em viagem internacional, tem, como maior interesse, fazer compras, comércio, não sei o que. Então, vai uma bagagemzinha e voltam dez. Imaginem o custo que isso vai ter. Não estou defendendo que isso seja a melhor forma de fazer turismo, não, até porque não gosto, mas é uma cultura que temos aqui. Boa parte das pessoas de classe média que juntam recursos o ano inteiro para fazer uma viagem para a Disneylândia, por exemplo, vão com a perspectiva de poder...levam muita bagagem e trazem muita bagagem.

A julgar pelos primeiros anúncios do custo de bagagem suplementar - suplementar, não, porque não haveria mais, digamos assim, uma franquia - é muito elevado. Vi empresas falando em US\$100 por mala, de US\$80 por mala. Isso, em algumas situações, vai elevar o preço da passagem em 30%, já que muita gente também compra passagem com muita antecedência e consegue adquirir um pouco mais cedo. Então, vejam, acho que a primeira preocupação seria essa.

Em segundo lugar, há a questão do turismo, especialmente do turismo que vem de lá para cá, que leva muito em consideração outros fatores que não somente o fato de existirem aeroportos e voos. É a segurança. Quem é que não gosta de ir ao Rio de Janeiro? Qualquer turista estrangeiro que vai àquela cidade fica maravilhado. Quem vem a Brasília, que é uma cidade que, até há pouco tempo, se podia falar em alguma segurança, por exemplo... Quem é que não fica maravilhado com essa arquitetura diferente, moderna etc? Agora, nós exploramos pouco isso, e, por outro lado, faltam outras condições, como condição de hotelaria, condição de segurança, condição de mobilidade... O turista que vem a Brasília - pelo amor

de Deus! - ou aluga um carro, ou vai passar o tempo todo andando de Uber etc., porque o transporte público aqui é um desastre - ônibus, enfim -, apesar de ser uma cidade tão moderna. Isso tudo além de outros aspectos que existem e que acabam pesando. Outra coisa: eu acho que essa medida é um complicador. Do ponto de vista das empresas, elas vão continuar carregando o mesmo volume de bagagem, porque, se vão levar em cima ou se vão levar embaixo, não importa, ela vai continuar levando aquele mesmo volume. O que vai haver é que apenas serão pessoas diferentes que vão pagar e que, num determinado momento, podem se beneficiar desse efeito Robin Hood, como disseram aqui, e que, em outros momentos, pode não ser a beneficiária disso. É tudo parte de um jogo.

Agora, eu acredito que vai se tornar muito difícil, inclusive, o acirramento da concorrência, porque vai ser difícil você pesquisa para comprar uma passagem aérea. Eu peço o preço da passagem, eles me dão um preço "x". Agora, isso aqui inclui mala ou não? Vou lá e peso, mais ou menos, a mala que eu quero levar. "Ah, inclui. Então, vamos tirar daqui". Aí, eu vou a outra empresa para ver o quanto ela está cobrando com a mala e sem a mala. Isso não vai facilitar para o consumidor pesquisar, ver qual é o melhor preço e optar pelo menor; e, ainda, optando pelo menor, poder, realmente, acirrar a concorrência e gerar condições para que mais pessoas possam viajar.

Eu me lembro de que, quando a Gol lançou a história da cobrança da alimentação a bordo, dizia-se: "Olha, vai baixar o preço da passagem". Agora, eles dão um copo d'água e um negocinho assim - não sei nem que diabos é aquilo -, e, se você quiser comer, paga um preço três vezes maior do que pagaria por um refrigerante ou por uma... E não abaixou o preço da passagem! Tudo bem: todo mundo tem a opção de ir pelas outras, mas não baixou. A Gol tem o mesmo padrão de preço de passagens, é igual às demais, inclusive com essas coisas terríveis que a gente vive: se você compra com antecedência, são R\$100,00; se você tiver um problema e comprar em cima da hora, são R\$1.00.00. Às vezes, sai mais barato pegar um avião e ir para o outro lado do mundo do que comprar uma passagem doméstica.

Esses são fatos também, e eu acho que a regulação deveria atuar sobre isso também. A regulação não é somente como um árbitro de futebol, não. O papel de se ter um setor regulado é porque existe assimetria de informações, existem setores que são suficientes e existem aqueles que são hipossuficientes. O consumidor é hipossuficiente nessa relação. Não é que o órgão regulador tenha que estar sempre decidindo pelo consumidor, mas ele tem que buscar esse equilíbrio. Eu não acho que essa norma seja equilibrada.

O que vai acontecer é o que sempre acontece no Brasil no momento em que se dá ao empresário a possibilidade de ele ter, vamos dizer assim, ou desoneração, ou a possibilidade de uma renda incremental: ele vai incorporar isso à sua margem de lucro, os preços vão continuar os mesmos e nós vamos começar a pagar um adicional que antes não pagaríamos. E, daqui a pouco, vai vir uma norma, como eu vi em algumas companhias nos Estados Unidos e com que eu fiquei abismado: você compra uma passagem, você faz lá a marcação de uma reserva e, no dia, você tem que pagar US\$100,00... Se você está no meio, entre dois gordos, e quer sentar no corredor, em que não haja, você vai pagar US\$100,00, US\$150,00. Pelo amor de Deus! Eu não acredito que isso seja fator de incremento da competitividade. Diz-se o seguinte: "Você vai pagar menos, mas você vai viajar da pior maneira possível". E eu acho que, nessa regulação, entra a qualidade também; tem que entrar a qualidade do serviço que é prestada. E a qualidade não pode ser somente pelo que eu pago; Essa é uma visão meio selvagem de prestação de serviço. Outra coisa: num país em que nós pagamos alto por taxa de embarque, por taxa de embarque e por qualquer serviço dentro do aeroporto. E aqui foi dito que, na questão da alimentação, você pode levar a sua marmita de casa. Tudo bem! Mas vá comer no aeroporto para ver quanto custa! É um preço elevadíssimo, porque aquelas lanchonetes pagam aluguéis exorbitantes ao concessionário, e, dependendo - agora arrefeceu um pouco mais isso -, você não se passava por um negócio daquele com uma garrafa d'água, sem pagar. O cara mandava logo: "Bote fora aqui; aqui não pode." Hoje parece que, internamente, pode, mas para o exterior você não leva uma garrafa d'água, não passa com nada. Então, a coisa não é assim tão simples. E outra coisa: com relação a essa resolução, há uma unanimidade em torno dela. Aqui, no Senado, foi aprovada por unanimidade; lá, na Câmara, não foi aprovada por unanimidade, porque o Presidente da Câmara, o Sr. Rodrigo Maia - estou dizendo aqui, com todas as letras -, o Deputado Federal Rodrigo Maia, está fazendo o jogo do Governo e o jogo das empresas aéreas. Ele é um serviçal das empresas aéreas à frente daquela Câmara dos Deputados. Porque, no dia em que ele colocar a minha resolução, que foi aprovada aqui por unanimidade, para ser votada na Câmara, vai ser aprovada por unanimidade. Isso é um sentimento da população. Também nós não podemos ignorar, não. Uma agência reguladora não é uma estrutura absolutamente acima da sociedade. Ela tem que levar em consideração isso. E a suspensão pode abrir espaço para uma discussão da melhor aplicação sobre isso. Quem sabe uma transição, ou um *review* mais curto, ou um processo que pode ser gradativo, e nós vamos avaliando se realmente está havendo uma redução de preço das passagens?

Então, a mim não me convence essa ideia de que se fez uma consulta pública, e que mil e tantas pessoas telefonaram e disseram. A gente sabe como é que essa coisa funciona. Não quero dizer que não tem legitimidade, não. Tem, sim; tem legitimidade. Geralmente quem se manifesta é quem tem algum conhecimento técnico, é quem é usuário constata e tal,

mas, na minha opinião, o sentimento da sociedade - e aí o Dr. Matheus disse muito bem - é de total desconfiança em relação a esse tipo de prestação de serviço, como é em relação à telefonia celular. Parece até que melhorou um pouquinho, mas, em qualquer pesquisa de defesa do consumidor, estavam lá, em primeiro lugar, como as maiores reclamações, as em relação às empresas de telefonia celular.

Quanto às empresas aéreas, também ainda é muito alto. Há muita coisa que melhorou. Essa coisa de desvio de bagagens, isso aí melhorou.

Em alguns aeroportos, aquilo que o Dr. Matheus falou também é verdade: a pessoa prefere carregar um bocado de coisas nas costas, lá em cima, e ficar atrapalhando os outros. Você prefere isso a despachar a sua bagagem, porque você fica com medo de que seja desviada, fica achando que vai passar 40 minutos esperando. Muita coisa melhorou. Aqui em Brasília, mesmo, melhorou; você desce e sua mala está ali, como em outros lugares. Em São Paulo melhorou, mas há lugar em que você sofre ainda com esse tipo de coisa.

Então, eu acho que valeria a pena uma resolução como essa ser efetivamente suspensa para iniciarmos outro processo que passasse pelo próprio Congresso Nacional, dado que isso mexe na legislação de defesa do consumidor. E teríamos que trabalhar algumas coisas.

Vejam: todos os Estados que se dispuseram a estimular a aviação regional - Estados pobres, inclusive - abriram mão de parte do valor do ICMS. Eu me lembro de que o Estado de Pernambuco abriu mão, o Ceará abriu, a Bahia abriu. Quem é que não abre mão realmente? É São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, é quem tem o grande fluxo da aviação. Então, discutir também esse tema de baixar o custo na lógica que ele falou. Ora, se diminui o valor do querosene, a passagem fica mais barata, mais gente viaja, o Estado vai ter o imposto de volta. Aliás, foi o Presidente que falou.

Essas coisas todas têm que ser combinadas. Não acho que uma medida assim, de cima para baixo, com essa repercussão, ajude a melhorar. Então, talvez o Dr. José Ricardo pudesse nos ajudar conversando com aquele laiaio das empresas aéreas, o Rodrigo Maia, para que ele colocasse para votar, e abríriamos outra discussão. Vamos abrir outra discussão somente sobre isso. Façamos um debate e vejamos como a coisa vai andar. Está bem?

Eu agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Eu agradeço ao Senador Humberto Costa.

Senador Humberto, nós poderíamos fazer o seguinte. Eu me lembro de que também votei a favor desse seu projeto que susta a cobrança das bagagens. Poderíamos pedir aos nossos colegas Deputados que peguem assinaturas em um requerimento para tramitação em regime de urgência. Não tenho dúvida de que esse projeto será aprovado também pela Câmara Federal. Então, a reivindicação de V. Ex^a aqui, a sugestão ao nosso Presidente da Anac, José Ricardo, de pedir a suspensão até que se julgue esse projeto eu vejo também como de bom alvitre.

Vamos passar, então, a palavra ao Senador Jorge Viana.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Muito obrigado.

Eu quero, mais uma vez, cumprimentar V. Ex^a. Acho que a nossa Comissão está começando bem. Estamos trazendo um assunto que está na ordem do dia da vida dos brasileiros, das companhias aéreas, do setor de regulação e das entidades afins, que representam os interessados nesse serviço.

Transporte aéreo, não custa nada repetir, não é artigo de luxo, não é serviço de luxo, é necessidade. Sem ele não há como ter um desenvolvimento e uma melhor integração, especialmente em um país continental como o nosso, senão estamos ferindo o art. 5º da Constituição, que lá estabelece os direitos do cidadão brasileiro.

Mas eu queria pegar dois pontos desta audiência pública que são fundamentais e colocá-los na dimensão certa. Eu fui Relator dessa resolução que o Senador Humberto Costa propôs sustando a entrada em vigor da decisão da Anac de desregulamentar completamente e de deixar a possibilidade de cobrança da bagagem para os usuários. Por que fui o Relator? É porque sou contra? Não é só porque sou contra. Não se trata disso. É que achei tudo muito precipitado, já que não fizemos o esclarecimento adequado, a discussão adequada sobre a entrada em vigor dessa medida num País como o nosso, que já tem a passagem aérea mais cara do mundo. A tese é simples: já tenho a passagem aérea mais cara do mundo e, agora, vou ter a mala mais cara do mundo também. É uma conclusão simples.

O argumento que uso é um só também: um País continental como o nosso não pode adotar uma medida em Brasília que valha para todos os brasileiros. Isso não funciona. Isso é ser injusto. "Ah, mas tem de ser assim!" Tem de ser assim? Se querem tratar de concessão, peguem o aeroporto de Brasília ou o aeroporto de Congonhas e tentem fazer um paralelo com o aeroporto de Rio Branco! Tentem fazer um paralelo entre a concessão da Dutra e a concessão da BR-364, entre

Porto Velho e Rio Branco! É a mesma distância, mas são coisas distintas. É a mesma quilometragem, no mesmo País, mas são coisas distintas! Uma delas o mundo inteiro vai querer disputar, que é a Dutra, mas ninguém vai querer pegar a concessão da BR-364. Tem de entrar o órgão regulador! Até as empresas que vendem cachaça, guaraná e cerveja fazem isto: se vão comprar cerveja, se vão comprar guaraná, têm de levar uma caixa de cachaça. Eu não estou simplificando. Nós não podemos tratar coisas diferentes de maneira igual! Não se pode fazer isso. Isso não está certo.

Fiz um apelo para a Anac. Eu falei: há lugares no Brasil que podem introduzir essa desregulamentação. Não sou nenhum radical que feche os olhos. Eu digo: há esses lugares. Por que a gente não começa a fazer isso na ponte aérea Rio-São Paulo ou nos trechos Rio de Janeiro-Belo Horizonte, Belo Horizonte-São Paulo, Brasília-São Paulo ou Brasília-Rio de Janeiro? Ficamos ali por seis meses ou por um ano. Se isso der certo, se isso for adaptado, se os brasileiros mudarem aqui ou ali, se as companhias ficarem melhor, a gente vai estendendo isso.

O Sul e o Sudeste do Brasil receberam toda uma infraestrutura durante 500 anos. O Centro-Oeste e o Norte não têm infraestrutura nenhuma, não têm alternativa. Falei ainda há pouco aqui que, se eu quiser ir de carro para o Acre, demoro três dias para chegar lá. Não tenho saída. Se eu quiser ir de ônibus, correndo risco de manhã, à tarde e à noite, serão dois dias e meio. Mesmo correndo risco, essa é a única alternativa.

Acho que a Anac é uma agência importante. Ela, que faz a regulação do setor, tem de ser a mediadora entre o usuário e as companhias aéreas, que precisam ser modernizadas, que precisam cumprir suas obrigações. Mas não se pode ficar preso só num ponto, num dos cabos de guerra que temos.

Quem está falando é alguém que está preocupado, porque aprendi algumas coisas. Não sei outras. Estou numa luta danada - este é o ponto número dois: ou vamos desregulamentar, da maneira que está, o custo do combustível no Brasil... O Brasil tem também o mais caro combustível de aviação do mundo! Isso não pode acontecer. E o combustível mais caro nos leva a uma passagem mais cara.

Aí volto, Dr. Botelho, à questão da abertura de concorrência, que hoje está sendo debatida. Esse pode ser um ponto interessante. O que me interessa numa audiência como esta, Senador Ataídes, Senador Humberto, convidados que estão aqui e público, que está muito interessado, é o seguinte: qual é a causa de o preço da passagem aérea ser tão caro?

Para mim, a Anac deveria trabalhar com isso. Qual é a causa? É a bagagem? O que sobra num avião... Eu já trabalhei um pouco na área de helicópteros quando saí do governo, trabalhei e me informava muito. O que tem sobrando num avião brasileiro - o que é lamentável, não pode sobrar espaço num avião - é porão, meu amigo. Está sobrando! Então, não é por falta de espaço nem por peso, porque o pesado num avião, num País continental, é o combustível que ele carrega. Então, vamos para a causa. Se a causa do preço da passagem aérea for o lanche que a gente come, vamos avisar o pessoal para levar marmita ou cobrar. Mas se a causa for a mala, vamos, então, atuar na causa. Mas não vai resolver. Não vai resolver. E aí falou-se aqui da história do Robin Hood. Só que aqui no Brasil, o risco é do Robin Hood ao contrário, com a história do subsídio da mala. Por quê? Porque o coitado do nordestino, do nortista igual a nós, que carrega mala, vai pagar pela mala, para o bacana do Rio, da ponte aérea, não pagar, que é o empresário, que pode fazer. Ele já tem a passagem mais barata: o quilômetro voado no Sul e Sudeste é muito mais barato do que o quilômetro voado de aviação daqui para Rio Branco, daqui para Pernambuco. É só levantar. Esses dados estão postos.

É sempre uma tentativa de não irmos na causa dos problemas. Então, eu acho que a Anac, que é uma agência do Estado brasileiro, tinha que estar hoje pressionando o Governo, que tem uma base, que está fazendo aí uma reforma que, do nosso ponto de vista, é no pior momento e da pior maneira... Porque também sou daqueles que, se houvesse boas ideias - desregulamentar relações de trabalho, eu estou dentro -, mas não é isso que se está fazendo. Na hora que estamos no caos, pessoas desempregadas, aceitando qualquer coisa para ter um salário no final do mês, vamos mexer nas relações de trabalho? Você vai liquidar o pedinte, o que está precisando. Então, há hora para fazer as coisas.

Nós estamos vendo uma crise econômica tremenda. Aí nós, em vez de pegarmos toda essa Base do Governo e mudar o ICMS da aviação, porque isso mexe na causa - isso mexe na causa! -, não. A Base não usa para isso. Aí nós vamos mexer na cereja, na mala. A mala não vai resolver o problema do custo alto das passagens aéreas no Brasil. E para mim, a Anac deveria centrar fogo é nisso. Sinceramente, deveria ser nisso.

Eu fiz uma atualização aqui, porque não estava justo falar de preço de Los Angeles, mas peguei agora certinho. Dr. Botelho, com todo respeito, o senhor trouxe aqui, eu acho que foi interessante, porque de fato a gente não tem turismo no Brasil e o turismo cresce no mundo, mas não se vai lá para São Raimundo não é porque não existe aeroporto não, é dinheiro, doutor. Se eu quiser pegar um voo daqui de Brasília para o Acre amanhã, R\$3.051 na TAM e R\$3.300 na Gol, para ir para Rio Branco. E se eu quiser pegar um voo de São Paulo para Santiago, ida e volta, R\$800. O senhor vai para onde? O senhor vai para onde?! O senhor tem uma família, quatro pessoas. É muito mais negócio estar lá em São Paulo e ir com

a família passear em Santiago do que fazer uma viagem dentro do Brasil para conhecer a terra de Chico Mendes, porque só uma passagem vai custar R\$3.300. Ou o senhor acha que a escolha seria outra? Há outra escolha? Não se trata disso.

A Anac pode ajudar o Brasil a ter mais turismo. Se nós tivermos uma aviação regional, se nós tivermos uma melhor logística de aviação, um preço mais competitivo, porque a beleza... Este País é bonito por natureza, como já está cantado em verso e prosa. Eu acho que deveria mudar o foco daquele negócio ali. Enquanto não houver um preço de passagem no Brasil justo no Brasil, nós não vamos ter turismo interno neste País. Não vai haver turismo nem de brasileiro nem de estrangeiro. Não há como!

Doutores, fiz minha primeira viagem de avião em um DC3. Eram dois dias de viagem - esse aqui já foi piloto - dos Santos Dumont até Rio Branco, dormindo em Cárceres ou no interior de Goiás. Não havia uma pista pavimentada; a de Rio Branco era feita de tijolo, porque lá não há pedra. Eram dois dias! A primeira viagem internacional que fiz - como mochileiro, de carona - foi dentro da Bolívia e do Peru. Passei um mês viajando de carona e tive de fazer um trechinho de avião. Quando eu entrei no avião, Senador Humberto Costa, começou galinha a correr no corredor do avião - galinha! E a mulher atrás gritando "pega a galinha". Coitadinha, pegou as galinhas dela e as colocou em um saco de novo. Sabem por quê? Porque só há um jeito de atravessar os andes, onde moro - moro na parte de baixo; há peruanos e bolivianos ali -, para atravessar para o outro lado, a pé não dá não, doutor. São seis ou sete quilômetros de altura para passar. Então, só há um jeito: de avião. O que o Peru fez? Agiu. O Estado é regulador e garantiu que pobre que vai vender galinha ande de avião durante um período.

É preciso regulamentar? Sim, mas em que circunstância? Vai regulamentar como? Libera como nos Estados Unidos e a Europa? Nós não somos a Europa nem os Estados Unidos. Estamos em um processo ainda muito atrás em vários aspectos. Não estou me diminuindo. Só estava querendo que as coisas diferentes fossem tratadas de maneira diferente; senão, é injusto.

Nós não temos alternativas. Eu só vou para o Acre por este preço, pagando R\$3 mil, porque eu preciso ir. É o meu trabalho; lá é minha casa, onde tenho minha casa, minhas filhas, tenho neto. A minha vida; o meu trabalho também é lá. Mas isso não é justo com os nordestinos nem com os brasileiros que moram no Acre e em outras regiões.

Para mim, a causa: custo alto do QAV. A Anac tinha de trabalhar sobre isso, fazendo dezenas reuniões com os Ministros, dizendo que isso tem de ser alterado. Está aqui pronto para ser votado. Com um pedido do Palácio do Planalto, com um pedido do Ministro Eliseu Padilha, que já foi Ministro da Aviação, com um pedido para a base dele, vota-se em um dia aqui e, no mesmo dia, na Câmara. E, assim, a gente mexe no preço da passagem e facilita para os usuários. Por que o Governo não faz?

Sabe quantos Estados, Senador Ataídes, que não vão perder nada se for votada a resolução de minha autoria e do Randolfe, que tem a unanimidade do Plenário, inclusive de V. Ex^a? Dos 27, 17 Estados não vão ter perda nenhuma, porque já estão cobrando abaixo disso. Mas alguns outros têm acordo também. O Dr. Eduardo, da Abear, sabe disso. Então, por que a gente não vai à causa, Dr. Botelho? E ficamos aqui debatendo algo que o povo nem entendeu direito. Prioridade, para mim, sinceramente, neste momento, não é cobrar ou liberar a cobrança. Pode até acontecer em alguns trechos. A situação é essa.

Outra coisa: quem disse que o custo da aviação hoje não está envolvido com imposto, com taxas aeroportuárias? Nós não temos voo. Se eu quiser pegar um voo para Lima, eu tenho de ir para São Paulo, passar por cima de Rio Branco e voar seis horas para chegar a Lima. Este ano, eu tinha uma viagem do Senado para fazer para Nova York. Como é dinheiro público, eu levanto o preço, procuro ali e acolá. Fiz a conta, tendo que ir e ir para São Paulo no final do ano - é um inferno em janeiro -, aí eu disse: "Não. Vou pegar o meu carro, dirigir 500 quilômetros até Puerto Maldonado, pego um voo da Latam para Lima e; de lá, pego outro voo".

Eu fiz a ida e a volta, ou seja, a minha viagem toda, pelo preço de uma ida e volta para São Paulo! Em vez de pagar uma passagem, pelo Senado, Rio Branco-São Paulo, ida e volta, eu fui para Nova York e voltei por Lima. Mas aí, doutor, é barragem, era um monte de coisa, demora, tem que passar a noite acordado de novo. Mas, enfim, quanto custa isso?

Não há voos, segundo as companhias aéreas dizem, por conta da estrutura aeroportuária. O Governador Tião Viana está numa batalha, esteve com V. S^a, está lutando... Porque seria justo. Eu tenho uma alternativa lá: posso sair pelo Peru, pegar um voo lá, e ir à Europa de Iberia, de Latam, de qualquer coisa, com um custo mais barato. Nós não temos essa integração. Para mim, isso seria prioridade da Anac, uma prioridade grande para dar alternativa para os brasileiros.

Outra coisa é a concorrência - ponto três. Será que é a concorrência que está faltando na causa do preço a passagem? Se for a concorrência para termos mais alternativas, estou dentro, não vou criar problema. Mas é bom ver que as companhias aéreas têm uma divergência. Vamos ter que ouvir as companhias, as duas que têm alguma restrição e as outras que querem abertura, são quatro companhias aéreas no Brasil. Acho que nós temos que fazer as coisas assim que vão funcionar.

Já estou concluindo.

Agora, eu me pergunto: a Anac... É muito importante, estou-me referindo mais à Anac porque eu, sinceramente, dou muita importância às agências. Eu achei que a Anac não deveria... Se fosse eu, se o plenário do Senado, onde os senhores são sabatinados, são indicados, são aprovados para dirigir a agência... O Plenário do Senado Federal da República tomou uma decisão de que: "Olha, essa questão das malas não entra em vigor agora." Se eu fosse a Anac - não seria por causa de justiça - teria dito: "Isso aqui nós não vamos botar, não, enquanto não houver uma decisão do Congresso, nós não vamos botar em funcionamento isso." Uma ação em respeito ao Senado. Trabalha-se nos bastidores, conversa-se aqui, a gente aprova, muda, modifica, não há problema. Mas estou fazendo só uma ponderação: eu não faria, eu não faria em hipótese alguma, porque ela não é causa, não muda a realidade das empresas de pronto, mas pode afrontar o Senado, o Senado está se sentindo afrontado com a decisão da Anac. Aí, vai à Justiça para derrubar uma decisão. Acho que não precisamos disso, precisamos de mudança nesse serviço. É uma sugestão que eu deixo para esta audiência.

E, por último, eu acho que a Anac também... Olha, eu vivo no aeroporto, minha vida é no aeroporto. Eu já chego atrasado que é para poder, senão estou liquidado... Se eu chegar uma hora antes, duas, eu vou viver em aeroporto. O Senador Humberto levantou uma questão aqui, o preço das coisas. Por que a Anac não age? Essa história de libera geral... Libera geral, mas quem vai botar um lanche lá no aeroporto - que agora virou um grande *shopping* e isso é no mundo inteiro - paga uma fortuna para poder ter aquele aluguel e quem é que está pagando? O usuário. Qualquer café da manhã R\$40,00 ou R\$50,00! Qualquer café da manhã nos aeroportos do Brasil! Não pode ser assim. Por que a Anac não vai lá e diz: "O metro quadrado em Brasília é tanto..." Eu não estou querendo controlar ninguém nem louco de ninguém, não, só estou querendo que haja o mínimo de bom senso. Dizem: "Não, mas a concorrência vai diminuir o preço", como, se na base das concessões estão vendendo a peso de ouro o metro quadrado do aeroporto para o comércio? Não vai, não tem jeito.

Aí, eles multiplicaram, a gente já não tem mais espaço para andar, Dr. Botelho, nos aeroportos, de tanto comércio que há. Tudo muito caro! Aí eu pergunto para o senhor, que dirige a Anac: será que é justo, no aeroporto de Brasília - bonito, construído na época do Governo do Presidente Lula, que melhorou muito, virou um *hub* importante -, a gente não ter um carrinho para carregar a mala de mão, que agora vai passar para 10kg? Ponha uma senhora... Minha mãe já não anda mais de avião, tem 92 anos, mas há muitas senhoras que vêm do Nordeste com o seu velhinho que não consegue carregar nem 2kg, e não encontram carrinhos no aeroporto de Brasília. Isto é trabalho da Anac: defender um serviço que atenda bem ao cidadão. Isso muda, isso faz uma diferença enorme. Há países no mundo em que se cobra uma moeda de US\$1 ou €1, e depois você devolve o carrinho. Mas aqui não temos; temos uma exploração do coitadinho que veio com fome, uma noite inteira em um voo, e chega - não tem mais lanche, só tomando água -, vai tomar um café no aeroporto e está liquidado porque vai gastar o dinheiro da diária do hotel.

Estou falando isso não por demagogia, por nada não. Falo porque os senhores são autoridades, trabalham no interesse do usuário, dos servidores. Só quero isso. Não compreendo como em Brasília uma pessoa não tem um carrinho para botar um peso que tem que carregar. E agora estamos mudando de 5kg para 10kg a bagagem de mão. E pergunto: e as nossas mães? E as nossas avós? E as pessoas que têm algum problema e não conseguem carregar? A concessão não prevê isso, é livre, cada um faz o que quer. Cada um faz o que quer, não! Tem que haver o Estado, fazendo mediação no interesse da maioria.

Era isso o que eu queria pôr. Cumprimento-os, mas acho que nesse assunto, se for possível - deixo aqui minha recomendação - deveríamos concentrar energia e força, aliando-nos todos: Abear, consumidores, IATA, Anac, todos juntos, o Senado Federal, para ver se atuamos na causa dos preços das passagens e melhoramos o serviço, para atuarmos juntos, desregulamentando, sim, ampliando concorrência, sim, mudando o preço do combustível, sim, mas em uma ação conjunta, porque o País não vai se desenvolver sendo um dos países em que menos pessoas andam de avião, como o Brasil. Saiu de 30 milhões - o Dr. Eduardo colocou muito bem -, demorou 12 anos para alcançar 100 milhões. Aquele Pokémon GO alcançou 100 milhões de usuários em menos de 30 dias. Não estou misturando... (*Risos.*)

Não estou misturando...

A telefonia demorou 75 anos para alcançar 100 milhões de pessoas. Setenta e cinco anos para alcançar cem milhões de pessoas a usarem o telefone no mundo! A aviação, digo com toda sinceridade, se adotarmos um preço melhor, crescerá assustadoramente no Brasil. Se tivermos um preço melhor, ela explode, e as companhias vão ganhar mais, todo mundo vai ganhar um pouco mais. Mas, do jeito que estamos matando a aviação nacional, vão dizer o seguinte: "Fechem as companhias nacionais e abram para as de fora". Alguém pode estar com essa ideia.

Todo país desenvolvido tem uma bandeira, pelo menos uma, importante, uma companhia aérea importante. Não é que a Emirates vai descer em São Paulo e vai começar a fazer voo para Rio Branco; isso não existe, essa possibilidade não existe, mas precisamos ter companhias subsidiárias das grandes, que vão atuar aqui dentro.

Para mim, isso é muito importante. Concorro com o Humberto: o grande *boom* da aviação foi a desregulamentação? Ajudou, mas por que caiu agora? Não, o *boom* foi a economia que cresceu muito. O orçamento brasileiro era R\$500 bilhões e passou para R\$2 trilhões, R\$3 trilhões. A economia melhorou, e as pessoas começaram a andar de avião, apesar de a passagem ser cara.

Então, para mim, deveríamos trabalhar uma sinergia para ver como fazer para tirar o Brasil dessa marca, em que as companhias aéreas não sobrevivem, vão sempre levar o dono ou alguém à falência, como levam - e por isso as piadas, o Senador Ataídes colocou muito bem -, e os usuários ficam proibidos de viajar por conta do preço da passagem.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Eu agradeço...

O SR. HUMBERTO COSTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Sr. Presidente, pela ordem. É apenas para dizer que eu realmente tenho que me retirar. Eu vou, depois, ver o restante da audiência, já que estou vendo que não só está sendo transmitida, mas também gravada, mas.

Desculpem-me, mas eu tenho realmente que sair. Infelizmente, V. Ex. sabe como é a nossa vida aqui.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - V. Ex.^a não quer ouvir o Dr. Botelho?

O SR. HUMBERTO COSTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Ouço, com prazer.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - E, aqui, permita-me fazer um ligeiro comentário: eu, o Senador Jorge Viana e o Senador Humberto temos as nossas divergências políticas, mas são dois Senadores extremamente sábios, muito proativos nesta Casa, ex-governador por dois mandatos e Ministro, respectivamente. Então, esta é uma Casa muito rica.

Assim, vamos, Senador Humberto, ouvir o Dr. Botelho, porque tanto V. Ex.^a como o Senador Jorge Viana, que foi Relator desse projeto, que hoje está na Câmara, suspendendo ou coibindo a cobrança das bagagens aéreas... E, aqui V. Ex.^a deixa muito claro o pedido, inclusive, até certo ponto, de respeito a esta Casa, o Senado Federal, relativamente a essa suspensão desse art. 13 da resolução da Anac a respeito da cobrança das bagagens.

Então, vamos ouvir o que o Presidente da Anac tem a dizer sobre essa solicitação dos nossos dois Senadores.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Não; vamos! Eu tenho muitas perguntas a fazer.

Com a palavra V. S.^a.

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Senador, eu não sei se conseguirei responder todas, porque foram inúmeras as colocações feitas aqui. Contudo, eu queria começar pelo que diz respeito não à aviação, mas aos aeroportos, inclusive no tema restrição de bagagens.

Nós concordamos plenamente que devemos melhorar. E é por isso que nós estamos fazendo as concessões dos aeroportos na medida em que o Governo vai estabelecendo quais aeroportos serão concedidos. Eu acho que todos os brasileiros que caminham pelos aeroportos que já foram concedidos - e, agora, nós concedemos mais quatro, aliás com grande sucesso, dois no Nordeste e dois no Sul do Brasil - percebem que a tendência é melhorar: melhorar a infraestrutura, melhorar retorno, e, desta vez, com 100% do capital internacional, o que, inclusive, em razão da concorrência... Volto a dizer: a agência sempre vai prezar a concorrência, porque acreditamos que é uma das melhores maneiras de defender o consumidor. Tanto é assim que as grandes companhias do mundo, os grandes operadores do mundo vieram para os nossos aeroportos.

Quando os aeroportos saem da mão do Estado e vão para a mão da iniciativa privada? São operadores que estão lá e existe, no contrato, uma coisa chamada "fator Q" - fator Q de "qualidade" -, que é utilizado em todos os países do mundo que fazem concessão. Nós aferimos ali o tempo de resposta, e isso impacta, inclusive, nas tarifas.

Importante também frisar o seguinte: nós buscamos a concorrência de que maneira? A Anac não estabelece valor de tarifa; ela estabelece valor máximo de tarifa. Então, isso se constitui numa grande vantagem a partir do momento em que nós aumentamos a concorrência, porque o aeroporto A vai dizer: "Aqui eu posso cobrar x", e o outro vai dizer: "Venha para cá que aqui é mais barato". E é essa a concorrência.

O Brasil ainda é muito insipiente nisso, mas nós acreditamos que, no longo prazo, e considerando a nossa estrutura, a estrutura que existe no Brasil, a tendência é sempre de ascensão.

No que diz respeito à questão do consumidor, Senador, se V. Ex.^a me permite.... Bom; em primeiro lugar, eu queria dizer que a agência tem o mais profundo respeito pelo Senado. Se os senhores me permitem, eu volto a dizer: esse assunto começou em 2012. Os órgãos que participaram lá são os mesmos órgãos que estão aqui; não são os outros órgãos. Não

foram apenas pessoas; a população brasileira participou, a Senacon estava lá, o Ministério Público estava lá, a OAB estava lá. Este é um ponto. Agora, o que a agência fez? Ouviu, trouxe pontos positivos e trouxe, inclusive, a cláusula de revisão. A cláusula de revisão é de até cinco anos.

Quando nós estávamos no processo, inclusive, de finalização... E por que nós estávamos num processo finalização naquele período? A agência publica a agenda regulatória, que já estava chegando ao final. É uma maneira de a agência cumprir frente à sociedade brasileira aquilo que ela se propôs a fazer.

Então, neste momento nós fizemos diversas tratativas. Nós viemos ao Congresso Nacional, Senador. Nós viemos, em especial, ao Senado Federal, porque realmente é aqui onde esta a Comissão de Infraestrutura, e estivemos com alguns senadores. Aí, uma das coisas que aconteceu, infelizmente, foi o acidente da LaMia, e nós paramos um pouco para atender à situação do acidente da LaMia.

Quanto ao acidente da LaMia, só para o senhor ter uma ideia, nós sabíamos que o Brasil precisava de infraestrutura, e, no dia do acidente, à noite, para que o Brasil honrasse as datas com que havia se comprometido com o mundo, dizendo: "Olha, tal dia vai sair o edital", o colegiado se reuniu, fez a votação e publicou o edital para chamamento da infraestrutura para o Brasil.

Bom, paralelamente a isso, em alguns momentos, nós estávamos aqui no Senado, inclusive com algum Senador, e aí o Plenário chamava. Aí se parava e se atendia ao Plenário. Tentamos ir à Comissão de Infraestrutura, cujo Presidente era o Senador Garibaldi Alves, porque, quando nós vimos que nós queríamos falar com todos, e não iríamos conseguir, o Senador Garibaldi Alves já estava de saída e viria um novo Senador para assumir, o que só aconteceu em março.

Alguns dos senhores... Se o senhor me permite, nós até tentamos acessar o senhor lá em Pernambuco, porque eu queria marcar uma agenda com o senhor, sabendo da preocupação do senhor com o assunto, não em Recife, mas em Petrolina, para que a gente fosse justamente discutir a questão de demanda, mostrar quais eram as ideias. Com vários Senadores, nós tentamos; tentamos atrair o recesso dos senhores.

Então, eu posso garantir ao senhor que a agência, o colegiado da agência, tem o mais profundo respeito pelos senhores e pelo nosso consumidor. Nós concordamos em vários pontos em relação ao que disse aqui o Senador Jorge e ao que o senhor também coloca como preocupação. Talvez estejamos analisando por um ponto de vista diferente.

Nós precisamos analisar essa questão da aviação civil, eu diria, de três maneiras. Imagine uma linha reta. Na primeira delas, o Senado tem uma importância fundamental: a questão do ICMS. Realmente, nós temos o segundo QAV, se eu não me engano, mais caro do mundo. Não é matéria regulatória e, mesmo assim, a agência está dizendo: "Vamos fazer!" Estamos trabalhando para que isso seja aprovado, nós conversamos e mostramos a necessidade.

A segunda delas, que também não é matéria regulatória, é a questão do capital internacional, dos 100% de capital. Também não é matéria regulatória, mas, a todo momento, nós conversamos, nós fomos às audiências, para estimular que isso venha para o Brasil ou que isso seja permitido no Brasil. E por que nós queremos isso? Porque o preço só vai abaixar e só haverá aviação se houver demanda, e, para haver demanda, o preço tem que ser justo, e é nisso que nós acreditamos.

O outro ponto é sobre a matéria regulatória, e a agência cumpria o seu papel como órgão regulador. Mas a agência não cumpriu, criando nada. Pelo contrário: o consumidor brasileiro não tinha o direito a ter um desconto, por uma norma que o histórico mostra que é de antes da Constituição cidadã, de antes da Constituição de 1988. Se o senhor pegar a norma de 2000, se não me engano, que é a norma que não estava ainda com a agência, a agência nem estava criada, essa norma dizia que a empresa estava obrigada a inserir a bagagem de mão de 23kg. Eu pergunto ao senhor: e se o senhor não quiser levar os 23kg? Não é muito melhor que a empresa possa dizer para o senhor, como está dizendo, a norma entrou em vigor e está dizendo: "Olha, as empresas..." Porque os órgãos de defesa do consumidor disseram: "As agências não vieram se comprometer a público." O Eduardo em toda reunião falou, eu estive presente em várias, a IATA também, as companhias aéreas. Nós acreditamos que isso é mercado, isso vai gerar mercado. Eu queria pegar um ponto do Senador Viana, se ele me permite, em que ela fala uma coisa muito interessante, e isso é verdade: se ele quiser voar de Rio Branco para Lima, ele vai levar - nós calculamos isso também - em torno de 20 horas. Se ele quiser ir para Cusco, que é um ponto turístico, em torno de 23. Vindo para Brasília, indo para São Paulo e de São Paulo indo.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC. *Fora do microfone.*) - É, Rio Branco está a uma hora e trinta, uma hora e vinte de Lima.

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - De voo?

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC. *Fora do microfone.*) - De avião. Já fiz.

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - O que eu coloco para o senhor é: como vamos melhorar isso? Só existe uma possibilidade: concorrência, custo, preço e demanda. Nenhum empresário virá para o Brasil. E não adianta a gente dizer assim: "Não, vamos manter." O Brasil, do jeito que está, companhias *low cost* do mundo já disseram... Se o senhor olhar no YouTube, o senhor vai ver lá companhia que disse assim: "Eu voou para qualquer lugar do mundo, mas para o Brasil não voou." O que se está criando, o Executivo fazendo a parte dele, o Congresso muito importante e nós também, estamos criando um mercado para que se diga: "Eu voou para lá."

Em Rio Branco, por exemplo, uma companhia que passe a voar de Lima para Rio Branco significa conectividade, significa que vai trazer para Rio Branco pessoas que queiram ir para outros lugares do País, e pode virar um *hub*. Mais voou, mais concorrência, melhores preços.

Eu queria, se fosse possível, que colocasse aí, só para mostrar ao Senador, o eslaide 22, se fosse possível. Porque a gente tem fé nisso, viu, Senador? E para qualquer lugar do Brasil. Se for possível mostrar o eslaide 22... Pronto.

A aviação civil no mundo é regida pelo que a gente chama de *yield*, que é o preço do quilômetro quadrado. Vamos olhar aqui 2011 a 2016. Em 2016, o Acre tinha um *yield* de 0,36. Hoje, o *yield* é de 0,27. Pode melhorar? Pode. E melhorando... Porque o que acontece que as passagens terminam ficando caras? As distâncias são grandes e hoje, ou melhor, antigamente, existia a obrigatoriedade da bagagem, que era calculada e ali incide ICMS, mas vamos pegar aquilo onde nós estamos querendo chegar: que companhias outras venham para o Brasil e entrem no Brasil, porque hoje, ou melhor, até 20 dias atrás, o Brasil não era atrativo. Eu mostrei para os senhores aqui que, só com a ida do processo, do projeto de lei dos 100% para lá e mais as medidas que nós estamos tomando - isso está no *Valor* de ontem -, o Brasil já passou a ser atrativo. Significa que empresas podem querer ir para o Acre - concorrência - em condições em que uma possa virar e dizer assim: "Olha, daqui para Rio Branco, ou de Rio Branco para Lima, se o senhor quiser ir sem bagagem, por exemplo, temos um valor menor." Então, o que se está trabalhando, Senador - e eu queria pedir ao senhor, que é um dos grandes debatedores deste assunto -, é que a Anac não criou, o art. 13 da nossa resolução não criou; a Anac retirou uma obrigatoriedade que enganava o consumidor brasileiro e fazia com que o consumidor brasileiro tivesse, na verdade, esse sim, um sistema casado, em que se comprava uma passagem e se tinha de pagar pela bagagem. Então, o que a Anac fez foi desregulamentar o mercado.

Aliás, essa não é uma coisa apenas da Europa, dos países desenvolvidos não. Estive há pouco na Comunidade das Autoridades da Aviação Civil Lusófonas, países muito mais simples que o Brasil e que o Brasil ajuda na infraestrutura de aviação civil. E eles não regulam. Estou falando aqui de Moçambique, do Timor-Leste, de diversos países. Então, o que o Brasil está fazendo é "vamos nos inserir no mundo". Temos potencial, temos pessoas e temos capacidade de fazê-lo.

Apenas para finalizar, sobre a preocupação da segurança que já foi colocada aqui, é importante que se diga que o Brasil sofre auditoria mundial da ICAO, que seria Agência Nacional de Aviação Civil do mundo. O Brasil saltou do 21º país do mundo em questão de *compliance* para o 5º do mundo. Somos um dos melhores países do mundo no que diz respeito à segurança de aviação, com índice zero de acidentes na aviação regular, graças a Deus. Este é o foco da regulação: *safety and security*, para garantir a todos os brasileiros.

Eu queria pedir algo, se o senhor me permitir. Nós não somos os donos da verdade, mas acreditamos que a melhor coisa que pode acontecer - e com isto nós nos comprometemos, o colegiado inteiro se comprometeu - é a cláusula de revisão. Nós viremos aos senhores a hora que o senhor quiser; nós analisamos os dados, nós conversamos sobre dados, mas o mercado precisa responder a isso ainda - na verdade, já está até respondendo com descontos. Então, se o senhor me permitir, Senador, o que nós gostaríamos de propor aos senhores é - eu sei que a percepção, a maneira como foi colocado, não pela agência, a agência até tentou, mas não havia pauta na mídia - tentar mostrar o quão benéfico e o quão honesto é para o consumidor brasileiro pagar pelo que ele quer. Porque muito se diz que empresas *low cost* no mundo oferecem assim e assim.

Eu queria ver meus pais. Meu pai também não viaja, Senador. Ele tem 70 e poucos anos, e minha mãe não entra em avião. Se eu pudesse ir pendurado na asa... Eu vou para a Bahia e eu não quero levar bagagem. Eu queria ter a opção de escolha. E é isso que nós estamos dando. Na vida, nós optamos por tudo. Optamos pelos amigos que queremos, optamos pela comida que vamos comer, optamos pela vida que queremos. O que a agência está dando ao consumidor brasileiro - não tenham dúvida os que nos ouvem - é a opção de escolher como quer viajar. Nada mais do que isso.

O senhor tem o comprometimento da agência e, a qualquer momento, estaremos aqui.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Obrigado.

Senador Humberto, Senador Jorge Viana, ouvindo os senhores e o Presidente da Anac, senti-me à vontade de fazer uma proposta. E aqui nós estamos também com os representantes das aéreas, da Iata. Por que não suspender por 90 dias, até agosto, a possibilidade da cobrança dessas bagagens para que nós, então, possamos ter o resultado da votação dessa resolução, desse projeto de lei - melhor dizendo - na Câmara Federal? Os senhores concordariam em fazer essa proposta

aos nossos convidados, esse acordo aqui, agora, ao vivo, para eles segurarem essa cobrança até agosto de 2017? O que os senhores acham?

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC. *Fora do microfone.*) - O problema é que...

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Nós vamos ouvi-los. Os senhores concordam, Senadores? Os senhores concordam com uma proposta como esta: aguardar até agosto, até 31 de agosto de 2017, Dr. Carlos?

O SR. CARLOS EBNER - Primeiro, eu não tenho, vamos dizer, mandato para fazer isso. Nós somos uma associação internacional. Mas eu proporia de outra maneira, Presidente. Por exemplo, já está em vigor, nós estamos falando de dúvidas, nós estamos falando de uma série de coisas.

No início, na minha apresentação, falei que nós estamos olhando a formiguinha e o elefante está passando. O Senador Viana foi muito claro quanto a isso, S. Ex^a disse: "Isso não é a causa, a bagagem não é a causa." Então, hoje, nós já a temos em vigor.

O que acontece quando uma agência reguladora, que regula não só a bagagem, regula a parte de segurança de voo, a parte de segurança patrimonial, se põe alguma coisa dentro do avião ou não, se na carga estão entrando objetos ilícitos, que podem comprometer a segurança... Ela tem uma amplitude de responsabilidades. Então, estou lhe dizendo isso porque eu vivo com o mercado internacional. O que nós vimos - isso investidores também - quando aconteceu? A Anac fez todo um processo, etc. e tal, como foi dito aqui, e nós tivemos uma ação contra a parte do que foi feito por causa de bagagem. Cria-se uma insegurança jurídica muito grande. Até empresas investirem hoje...

Outra coisa que foi dita aqui, por exemplo, é que o Código do Consumidor é uma jabuticaba. Eu não diria que o Código do Consumidor é uma jabuticaba, eu diria que nosso sistema jurídico é uma grande jabuticaba. Hoje, nenhum investidor, nenhuma empresa sabe qual vai ser sua responsabilidade no caso de bagagem. Há lá uma legislação. Agora, a Anac criou lá, seguiu as regras internacionais, mas entra-se na Justiça...

Tivemos um *workshop* recentemente. Uma empresa americana, que opera cinco mil voos diários, nos Estados Unidos, teve de reclamação judicial 70 casos. No Brasil, ela opera sete voos diários e estava com 500 casos. Por quê? Porque nos Estados Unidos e em outros países onde há uma agência regulatória o juiz vai perguntar: "Tribunal, o que está escrito na regulação?" "Está escrito isso." "Então, está bom, é isso." Se não estiver de acordo, depois vai trabalhar com a agência para trocar. Mas, não se pode ficar sem segurança o empresário. Por exemplo, agora, nós vamos tirar. As empresas estavam se preparando. Vou dar um exemplo, a TAP. A TAP, dos voos que iniciam de Portugal para cá, que não estão cobertos pela resolução, ela oferece uma passagem sem bagagem R\$80 mais barata - não US\$80, mas R\$80 mais barata - se você não quiser vir com bagagem. Mas por quê? Porque ela não está coberta, não está sob a resolução, porque não começou no início da passagem no Brasil. Então, não me estendendo, preocupa-nos muito essa parte da insegurança jurídica que se transmite, de um agente regulador - os reguladores são aprovados pelo Congresso etc - ao mudar. Eu sugeriria o contrário. Por quê? Porque a experiência no mundo tem dito o seguinte: os preços caem. Mostramos que não só no Brasil, mas no mundo todo, a competição é grande das empresas aéreas, elas transferem todos os ganhos. Por isso, elas têm sempre uma margem muito pequena.

Então, Sr. Presidente, desculpe-me, mas eu proporia o contrário: mantenha a regra, vamos ver o que acontece. Estamos falando sobre dúvidas. O que eu mais ouvi aqui foi a palavra dúvida: "tenho dúvidas, tenho dúvidas, tenho dúvidas". E digo o seguinte: internacionalmente, temos certeza, então vamos ver no Brasil o que acontece. Essa seria a minha proposta.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - O.k. Agradeço ao senhor.

Então, vamos às perguntas: vejo aqui, Senador Jorge Viana, que há uma insegurança jurídica muito grande com relação à cobrança de bagagens. O Tribunal Regional Federal de São Paulo concedeu uma liminar suspendendo; outro magistrado derrubou a liminar. Portanto, essa discussão evidentemente vai continuar.

Vamos às perguntas, muito rapidamente. Vou dirigir a pergunta...

O senhor está com a palavra. É que tenho perguntas a fazer a cada um.

Quer falar, Dr. Eduardo?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Se for possível.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Por favor, fique à vontade.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Eu havia agendado um compromisso agora com outro Senador, que está me esperando, embora eu tenha avisado que vou me atrasar.

Para mim, é fundamental. Ainda que o Senador Humberto tenha se ausentado, quero crer que ele depois terá acesso ao que foi dito aqui na conclusão do processo. Primeiro, acho que é justo - o Senador Viana também merece essa explicação - e absolutamente correto do ponto de vista histórico creditarmos o grande processo de inclusão de passageiros a bordo ao período econômico das políticas do presidente Lula. Eu tive a oportunidade de dizer isso a ele pessoalmente. Incluímos pouco mais de 70 milhões de passageiros nesse período. Agora, é também correto dizer que, se o preço do bilhete seguisse em R\$700, em vez de incluirmos 70 milhões, talvez tivéssemos incluído 15 milhões ou 17 milhões, e não os 70 que foram incluídos em decorrência do bilhete ter vindo de R\$700 para R\$350, tarifa média. Portanto, os dois processos são corretos, mas, nisso, o Senador Humberto tem razão.

Segundo, o que diz aqui o Senador Jorge Viana é absolutamente fundamental, Presidente, e eu gostaria muito que esta Comissão tivesse a repercussão que merece junto ao Plenário do Senado da República nesse debate. Não é, nem de longe, a bagagem o grande problema de custo das empresas aéreas ou o que vai mudar o câmbio. Hoje, entre as causas de custo - alguém me perguntou isso aqui -, 40% do preço do bilhete é combustível, enquanto ao redor do mundo é 28%. São 12 pontos percentuais, 30%, quase 50%. No caso do Acre, do Senador Jorge Viana, o combustível custa 50% mais caro do que no Sudeste. No caso do Brasil, o combustível, em média, é quase 40% mais caro do que em Miami, por exemplo. Noventa e cinco por cento dessa distorção é o ICMS. Por quê? Porque o Brasil é o único País deste Planeta que cobra tributo regional sobre querosene de aviação desde a Constituição de 1988. Então, está correta essa afirmação.

Agora, isso está para o Plenário do Senado, assim como está para o Plenário do Senado o debate final sobre um projeto de natureza sindical voltado para as condições de trabalho dos pilotos, que também joga algumas dezenas de milhões de dólares no custo.

Então, a gente fica numa situação, às vezes, bastante delicada, e por quê? Porque, de um lado, você tem algumas questões de responsabilidade do Congresso Nacional que podem viabilizar 1,5 mil novos voos por mês - é só multiplicar os 70 pelos dias úteis, e não estou nem falando dos finais de semana - e, de outro lado, nós temos essas questões, por exemplo, de um projeto sindical ou desse projeto aqui das bagagens.

Segundo comentário: há um conjunto de conceitos estabelecidos e, de alguma forma, consagrados na legislação ou no imaginário do consumidor - as duas coisas são reais, é verdade. Agora, nenhum de nós aqui imaginava que um dia andaria de carro pago sem que fosse táxi; aí apareceu a Uber. Nenhum de nós imaginava que poderia se hospedar em algum lugar que não fosse um hotel; aí apareceu o Airbnb. Para falar no turismo, nenhum de nós imaginava ter acesso a informações sobre restaurantes, roteiros etc.; aí apareceu o TripAdvisor. Alguns serviços são pagos; outros não são. A vida, a tecnologia, a evolução nos ensinam todos os dias.

Portanto, eu quero colocar que, na minha humilde e simples opinião, chega a ser conservador a gente defender regras de uma aviação do tempo em que pouco mais de 20 milhões de passageiros voavam a mais de R\$700,00. Hoje, a aviação... E este debate aqui está acontecendo - eu louvo este debate - porque mais de 100 milhões de passageiros começaram a pegar avião e o crédito foi de três para dez vezes! Então, hoje, muitas vezes, o caboclo não consegue pagar R\$298,00 ou mais de R\$300,00 para entrar a bordo ainda, mas ele paga 10 de R\$29,00 ou paga 10 de R\$17,00. E o que caiu não foi a qualidade do serviço; o que se teve foi um acesso enorme em todo o Planeta. Então, todos os custos desnecessários foram sendo retirados para garantir essa inclusão.

Em quarto lugar: a bagagem é uma opção. Repito: dito que ela é secundária, segue sendo importante por quê? Porque é um dos instrumentos que nós temos, hoje, para gerar tarifas mais batatas. Repito: não é mais uma questão de "eu acho" ou "eu imagino". Todas as empresas aéreas que decidiram aderir a esse processo - no caso das quatro brasileiras, três já o fizeram - publicaram as suas respectivas políticas, estão na internet. Várias delas já mandaram *e-mails* a milhões de consumidores, nas últimas duas ou três semanas, mostrando como vai ser.

Eu, ainda ontem, para citar um exemplo, estive com um Deputado que me disse: "Rapaz, eu tinha achado que era uma coisa, mas, agora que recebi um *e-mail* da empresa aérea que eu voo, é que entendi como é. É assim?" Eu respondi: "Sim; é assim!" E ele disse: "Puxa! Eu não sabia!" Então, a explicação, a comunicação é correto, é fundamental que nós a façamos, e que a façamos de forma bem feita.

Por fim, é importante entender o seguinte: há maneiras... Essa foi uma questão aqui colocada: como é que se compõe preço? A liberdade tarifária criou um processo bastante interessante. Hoje, se alguém entrar no seu celular, verá os preços que estão disponíveis para um voo daqui a 360 dias. Se hoje é dia 17 de maio, para o dia 10, 11 de maio do ano que vem você já tem o preço disponível. Esse processo de como o preço se compõe vai mudando. Se a gente colocar hoje o preço de um voo de Brasília ao Rio de Janeiro, para daqui a oito meses, a R\$1 mil, ninguém compra. E por quê? Porque o cara

compara e vê. Então, não é que haja um anãozinho malvado lá mexendo nos preços. Os sistemas vão ajustando esse preço para baixo, até que o consumidor fale: "Não, chegou ao valor que me interessa comprar."

Então, na realidade, o mercado de preço livre é um mercado definido, quando você tem competição, por aquilo que o consumidor quer fazer, é por isso que as tarifas médias estão a R\$300. Se nós tivéssemos, como é o caso de dezenas de países do mundo, apenas uma empresa aérea atendendo este País, os preços não estariam onde estão; estariam muito mais altos. O que faz com que ele fique aqui é a concorrência.

Ora, é justo e é correto que a gente queira tarifas mais acessíveis, voar para mais lugares? Claro que é! Todos nós queremos. Nós não gostamos de não voar; a gente gosta de voar. Nós não gostamos de gente chateada; a gente gosta de gente feliz; se o pessoal não estiver contente, não voa.

As taxas de insatisfação com aviação nos *rankings* dos Procons, há 25 anos, colocavam a aviação entre um dos dez mais reclamados em todos, sem nenhuma exceção. Hoje, faz duas semanas, eu recebi novamente o reporte de todos, o que colocou a aviação no *ranking* mais alto coloca a primeira empresa brasileira no lugar 48 das reclamações hoje dos consumidores brasileiros.

Eu recebo uma dúzia desses *rankings*, o nacional, o regional, etc. Significa que a gente está satisfeito? Não, eu quero ter zero reclamação; eu quero ter as entidades do consumidor nos elogiando; eu quero ter os consumidores defendendo isso. Como é que a gente faz? Trabalhamos todo dia. É importante entender que o grande compromisso com o consumidor não é de ninguém além da gente; nós somos os responsáveis por todos os processos que ele vive.

Veja, o Senador brilhantemente colocou aqui: "Rapaz, o pão de queijo no aeroporto é caro!" É caro, é horrível. Outra coisa que o cara reclama, ele chega lá, vai para o portão 5, e aparece: "Dirija-se ao portão 325!" O cara fica bravo. Aí, ele chega ao ônibus e o ar-condicionado está quebrado, e ele chega à porta do avião reclamando: "Essa companhia aérea..." Nada do que eu descrevi aqui é responsabilidade da companhia aérea. Só que ninguém foi para o aeroporto passear, não é? Você não foi para o aeroporto porque queria fazer um *tour*; você foi para o aeroporto pegar um avião.

Então, o fato gerador é nosso, e nós nos consideramos responsáveis por toda essa experiência no sentido de contribuir. Então, eu queria primeiro colocar que é correta essa proposta que o Ebner coloca em complemento à do senhor. Vamos botar três, quatro, seis meses para funcionar e ver o que acontece. Nós estamos garantindo que da mesma forma... Este debate é igualzinho ao de 2002, Senador - é igualzinho! Em 2002, quando as passagens foram liberadas, os Procons, o MP, todo mundo: "Aqui não é a Europa. O preço vai explodir." E o preço caiu pela metade. Então, nós estamos garantindo que isso vai dar certo. Por quê? Porque a história do resto do Planeta e a própria história brasileira dizem que sim. Então, podemos fazer isso.

E, segundo, Senador, queria dizer que nós estamos absolutamente à sua disposição para aquilo que corretamente levantou o Senador Viana aqui. Sem precisar voltar, o Senador é testemunha, esta deve ser a décima ou décima segunda vez que eu venho. Nunca me recusei, com um tema bacana, um tema ruim, um tema ardido, com adversário, com gente a favor, a vir debater aqui. Este é o lugar para se debater. Esta é a Casa do debate nacional.

Então, creio que se a gente quiser, além de manter essa resolução, daqui a quatro, cinco meses, fazer outra audiência aqui, tudo bem, podemos fazer uma, duas, três. Segundo, se precisarmos fazer essa audiência para discutir a fundo a infraestrutura, as políticas públicas, as políticas privadas, para garantir turismo doméstico e turismo internacional, também, contem comigo, estamos à disposição para fazer isso. Somos interessados diretos nesse processo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Eu que agradeço, Dr. Eduardo.

Eu tenho aqui várias perguntas, mas, pelo alongar do tempo, eu vou resumi-las. Mas o que eu percebo, Senador Jorge Viana, é que, como já foi dito aqui por todos, o nosso consumidor é que não entende. E ele tem toda a razão de não entender o porquê da cobrança dessa bagagem na sua passagem aérea.

Aqui ouvindo o Matheus, o Igor, penso que a transparência talvez seja a grande questão da nossa audiência aqui, informações aos nossos consumidores, o porquê da cobrança dessas bagagens.

Como eu disse no início, eu tenho o privilégio de dizer que sou um consumidor desse produto e também já fui um fornecedor desse produto, como dono de táxi aéreo. Confesso que eu não cobraria por essas bagagens. Neste momento, eu não cobraria. Talvez eu fizesse um pequeno reajuste nessas passagens. Talvez até os nossos consumidores entendessem mais um pouco.

Mas permita-me fazer à Anac uma pergunta. Com a liberação dessa cobrança, essa é uma expectativa razoável mesmo onde apenas quatro empresas detêm praticamente 100% do mercado? Você acha razoável? Anote aí, por favor, porque vou fazer outras perguntas. Evidentemente, somente quatro empresas detêm esse mercado. É razoável essa cobrança?

Também pergunto aqui a todos se existiria a possibilidade de a permissão de cobrança por bagagem se reverter exclusivamente em um maior custo final do serviço para o consumidor e em um maior lucro para as empresas. Esta também é uma pergunta que faço a todos.

Mais uma pergunta, José Ricardo. A Anac pretende acompanhar o mercado para avaliar se a mudança foi positiva evidentemente. Que cenário indicaria que a mudança não foi positiva?

Também outra pergunta à Anac: no caso em que a cobrança por bagagem despachada não se reverta em preços menores para os consumidores, a Anac pretende rever sua posição? Interessante, não é?

A todos aqui também - estou sendo mais breve - faço a seguinte pergunta. A alteração proposta na citada resolução permite à empresa aérea cobrar separadamente o valor do transporte de bagagem, logo, poderia o consumidor selecionar outra empresa para proceder ao despacho da bagagem? E aqui aos representantes dos consumidores, Idec e Andep, eu pergunto o seguinte. Em caso negativo, seria configurado o que no Direito do Consumidor conhecemos como, aspas, "venda casada", fecho aspas, o que é considerado prática abusiva, nos termos do art. 39 do Código de Defesa do Consumidor (CDC)?

Outra pergunta também à Anac: isso não seria passar por cima de prerrogativas legislativas de expedição de leis, o caso da resolução, do projeto de lei que já se encontra na Câmara, mas que ainda não foi aprovado? E aqui a Defesa do consumidor, Dr. Igor, colocou que há realmente uma infringência à lei de defesa do consumidor. Ao Dr. Eduardo, da Abear, e também ao Dr. Carlos é feita a seguinte indagação: o fato de a empresa aérea estar liberada para cobrar por bagagem despachada pode dar ao cliente o poder de exigir melhor tratamento à sua bagagem?

É feita outra pergunta ao Dr. Eduardo e ao Dr. Carlos: por exemplo, pode exigir menos tempo de espera na restituição da sua bagagem, uma multa maior para a empresa em caso de extravio de bagagens ou até uma indenização mais vultosa em caso de danos à mala ou ao seu conteúdo?

Olhem que interessantes essas perguntas! O consumidor, evidentemente, agora, com essa obrigação pecuniária, vai exigir mais os seus direitos.

Continua aqui, incluindo a Anac: a quais fatores podemos atribuir o fato de não existirem empresas aéreas de baixo custo no mercado brasileiro? Até a Argentina já tem empresa desse tipo, empresa *low cost*.

Continuo: por que o percentual de participação de capital estrangeiro nas empresas aéreas no Brasil é tão polêmico?

Já discutimos muito esse assunto aqui, não é, Senador Jorge Viana? Por que isso acontece só no Brasil? Se o mundo está globalizado, por que as companhias estrangeiras não podem vir para cá com 100% do seu capital, desde que elas realmente instalem aqui sua empresa, deixando aqui também, além de emprego e renda, os recursos?

Continuo com mais uma pergunta: de que forma uma possível liberação desse percentual poderia afetar a concorrência no mercado doméstico, com a chegada dessas empresas estrangeiras? Há outra pergunta: de que forma essa liberação poderia afetar a segurança nacional?

É isso. Essas são as perguntas que tenho a fazer.

Passo a palavra, então, aos senhores.

Depois, cada um fará suas considerações finais.

Vamos começar por você?

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Não sei. Se o senhor quiser...

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Vamos começar pelo Dr. Eduardo?

O SR. EDUARDO SANOVICZ (*Fora do microfone.*) - Posso falar no final? Quero entender melhor as perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Pode, pode.

Então, vamos começar pelo Sr. José Ricardo, da Anac.

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Vamos por partes aqui, Senador, porque foram muitas as perguntas.

Fala-se que apenas quatro empresas detêm praticamente o mercado. Sim, é importante que o consumidor brasileiro entenda o seguinte: da maneira como o mercado brasileiro existe hoje... Não estou falando apenas da matéria regulatória. Volto a dizer: pensem sempre naquela linha que colocamos. Existe a questão de 100% de capital, existe a questão do ICMS, que está no Senado. O senhor sabe muito bem disso. Mas, da maneira como o mercado brasileiro está colocado hoje, o fato é que, muito dificilmente, o Brasil atrairá outra empresa. Eu diria até, com quase 100% de certeza, que o Brasil não atrairá uma *low cost*. Aí vem o grande questionamento que a agência coloca: quando viajamos para o exterior, qual

é uma das primeiras coisas que fazemos? Quando estamos lá fora, na Europa ou em algum país da América do Norte, nós buscamos uma *low cost* como essa. Só que, no Brasil, a legislação antiga não permitia, Senador, que a população optasse por uma *low cost*.

Eu não vou dizer o nome da empresa, mas há uma empresa *low cost*... Olha, nós mostramos aqui. O Brasil transportou, com suas quatro empresas regulares, em torno de 97 milhões; com as internacionais, em torno de 110 milhões. Uma única empresa *low cost* europeia, que é a maior do mundo - uma que disse que iria para qualquer do mundo, mas não viria para o Brasil -, antes, transportou sozinha 145 milhões de pessoas. Só ela! Imagine as demais.

Então, em um mercado onde temos quatro companhias - a pergunta era essa -, o que estamos fazendo ao consumidor brasileiro é justamente isso. O consumidor brasileiro pode dizer: eu quero voar com esses serviços, sou fiel a isso. Mas o outro pode dizer: eu quero ir com uma companhia que não me dê nenhum desses serviços e quero chegar lá desta maneira. Ou seja, há a possibilidade de escolha. E o Brasil está criando esse mercado.

Nós não temos a menor dúvida de que, com a abertura de 100% do capital, com a regulação que foi feita pela agência - esta, sim, depende da Anac, volto a dizer, os 100% de capital não fazem parte da regulação, mas nós concordamos com ela -, e mais os normativos que estão aqui no Senado sobre o ICMS, nós não temos a menor dúvida de que o Brasil vai se transformar, de um dos piores mercados do mundo em atratividade, em um dos melhores do mundo. E isso, volto a dizer, é inclusivo. Isso é inserir pessoas.

Quanto à questão de 100% do capital, já respondendo a uma das perguntas, vamos nos perguntar o seguinte: de onde vem meu celular? Onde é fabricado meu carro? De diversas outras coisas que existem no País, quais têm efetivamente esse controle?

Até onde me recordo, Senador, só existem duas áreas: a aviação civil, em que há limitação do capital internacional em 20% - aliás, são três, se não me engano -, compra de terra por estrangeiro e setor nuclear. Sendo que, na aviação civil, isso está no Código Brasileiro de Aeronáutica, que é de antes da Constituição de 1988; é de 1986.

E se nós abrímos para 100%? Paremos e pensemos o seguinte: 100% de capital... O Brasil é atrativo. O Brasil tem um PIB atrativo. O Brasil tem um número de população atrativo. O Brasil, territorialmente, é atrativo. Essa empresa, como já foi dito aqui pelo Eduardo, vem para o Brasil, constitui-se sobre leis brasileiras. A Lei do Aeronauta, Senador, no art. 2º, se não me engano, em seu segundo ou terceiro parágrafo, estabelece o seguinte: o cargo de aeronauta é de brasileiros. Em voos internacionais, a empresa tem que cumprir também um número x de brasileiros. Ora, se a empresa está se constituindo no Brasil, está gerando infraestrutura no Brasil, o senhor concorda comigo que a pessoa que vai cuidar da administração do prédio, as pessoas que vão ser contratadas serão brasileiras?

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Deverão.

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Não há outra maneira a não ser esta. Ninguém vai entrar em avião brasileiro - até porque a lei não permite - que tenha lá uma pessoa falando inglês ou francês. O que se vai criar - aí eu volto a uma das grandes preocupações do Senador Jorge - no País é o chamado *feeder*, o alimentador. Empresas podem vir para desenvolver espaço, para fazer parcerias. Aliás, elas já anunciaram - isto está no *Valor* de ontem - que muitas vão aumentar as parcerias com as companhias brasileiras, o que já existe, e que outras vão se constituir para voos menores, mais curtos. Assim, nós vamos interligar, conectar o País como um todo. Isso beneficia quem? Vamos lá! Se falarmos de aeronaves menores, nós estamos falando, por exemplo, do Embraer 190, do Embraer 195, do Embraer 145, ou seja, é uma cadeia que pode desenvolver, inclusive, muito mais a indústria nacional.

Então, esses são os pontos que eu colocaria.

A Anac pretende acompanhar o mercado para avaliá-lo? Sim! Os consumidores fiquem tranquilos! É importante que participem, sim, e que, quando tiverem seus direitos prejudicados, vão ao Consumidor.gov. Volto a dizer: sem sair de casa, você acessa o Consumidor.gov, e as companhias aéreas brasileiras estão lá, as internacionais estão entrando lá. Volto ainda a dizer: a agência federal Anac foi a única agência... A Anac é um dos poucos órgãos do Governo Federal, aliás do Governo na República, que faz parte do Consumidor.gov. Fizemos um acordo de cooperação, Senador, lembro ao senhor. Meu primeiro concurso foi feito no Procon. Essa norma é extremamente favorável ao consumidor brasileiro, é inclusiva para o consumidor brasileiro.

Como vamos acompanhar o mercado, além disso, nós criamos uma superintendência com uma estrutura grande. Aumentamos a estrutura que existia justamente para acompanharmos - está aqui a representante da Superintendência de Fiscalização - a norma.

Agora, é importante dizer: será que isso vai surtir efeito? Ou não? A norma já está em vigor, senhores. Os consumidores que entrarem no *site* podem ver que os senhores não perderam nada. E todos já têm a possibilidade de comprar com

desconto. Podem até não concordar, mas entrem lá e tragam dados contrários. E o que a agência quer? Em breve, a gente senta e reanalisa a norma, como está previsto, aliás, como foi previsto.

No caso da cobrança de bagagens... Bem, acho que eu... Não sei se há mais alguma pergunta feita a mim.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Não, não há.

Vamos, então, ouvir o Dr. Eduardo e o Dr. Carlos.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Já falei, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Já falou? O.k.!

O senhor também quer fazer alguma consideração final, Dr. Carlos?

O SR. CARLOS EBNER - Sim. Sobre o que foi colocado, sobre a pergunta quanto ao tratamento da bagagem, quero dizer que isso hoje já é prioridade das empresas. A mala tem de ser entregue no menor tempo possível. Já falamos aqui... O colega falou em qualidade, disse que caiu a qualidade em comparação ao que havia anteriormente. Não! A qualidade não caiu, a qualidade melhorou consideravelmente. Hoje, o tempo de *check-in* é muito mais rápido. Faz-se o *check-in* eletrônico. Então, isso é muito mais rápido, a aviação ficou mais rápida.

A própria Iata, com seus associados, tem um programa chamado Simplificar o Negócio, para dar a melhor experiência ao passageiro quando ele chega ao aeroporto, para que ele siga rápido. Se olharmos o que acontecia há dez anos, lembraremos que tínhamos de entrar em fila, que havia papel, bilhete de papel. Então, simplificou-se a aviação. As empresas estão, o tempo inteiro, procurando simplificar.

Nós, como uma associação que reúne 83%, temos um programa fortíssimo agora, Senador, quanto à bagagem. Nós identificamos que um dos pontos críticos da bagagem, como já se sabia, está onde há a transferência entre as empresas aéreas, de uma empresa para outra. Então, começamos um programa, teremos até amanhã um grande *workshop*, em Guarulhos, envolvendo toda a América Latina, de um programa da IATA chamado Resolução 753, que vai obrigar as empresas aéreas, em 2018, a terem controles específicos para fazerem conexão dessa bagagem. Porque o passageiro anda, a bagagem não anda, ela depende. Então, é um item que está, vamos dizer assim, na pauta número um das empresas, respondendo àquelas perguntas sobre a bagagem.

O serviço melhorou muito, a qualidade melhorou muito. O serviço caiu antigamente? Claro, eu sou lá do século XX, como o Eduardo fala, fui Varig, trabalhei muitos anos na Varig, cheguei a ser diretor financeiro, era outro serviço. Havia filé-mignon, sim, mas era um serviço pasteurizado. A diferença era no serviço de bordo, o preço era igual... Nada. Então, nós estamos querendo voltar para esse serviço pasteurizado? Não, estamos querendo que haja mais opções ao passageiro.

Mudando de assunto, só para finalizar, quanto a essa parte de *low cost*, nós temos sempre perguntas das empresas estrangeiras sobre a regulação no Brasil, como é o ambiente no Brasil, para que se venha voar. Temos uma espanhola que se chama Norwegian - mas é espanhola - que está fazendo voos para o Caribe e para Nova York começando na Argentina. Perguntei: "Por que vocês não vêm para o Brasil." "Primeiro ponto: Brasil, insegurança jurídica. Eu não sei o que acontece no Brasil, há uma agência reguladora que fala um negócio, depois muda de uma hora para outra. Eu não posso investir algo, trazer um avião, desenvolver um mercado - isso custa muito - se eu não sei se a regra vai mudar no dia seguinte, eu não tenho segurança." Então esse é um ponto que eu volto a reputar extremamente importante, essa parte da segurança jurídica, que ele saiba o que vai acontecer. Um investidor, quando vem aqui, está olhando por dez anos. Um avião ele arrenda por cinco anos - a GOL está aqui e pode nos confirmar...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. CARLOS EBNER - Sete anos. E fica preso. Ele tem que ter mercado para isso, ele tem que desenvolver mercado, ele tem que ter segurança. Hoje, no Brasil, o que nós temos, em conversas com as empresas aéreas - teremos agora um grande encontro da IATA, que é anual, todos os presidentes das empresas aéreas estarão presentes - sempre é a questão da segurança. O que vale no Brasil? É o que está na Anac? É o que está na regra? É o que está na convenção? Ninguém sabe. Na verdade, ninguém sabe.

Eu acho que aqui essa história da bagagem seria o grande passo - como a proposta que fizemos - para mostrar que há segurança. Foi definido pela Anac, vamos ver. Há aqui a cláusula de revisão, vamos esperar seis meses, vamos ver o que acontece. Mas um dos calcanhares de Aquiles do Brasil para atrair empresas internacionais é o problema da segurança jurídica.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Agradeço ao senhor.

Tire só uma dúvida minha, Dr. Eduardo: qual é a taxa de ocupação hoje dos nossos voos? Sei que um dos produtos mais perecíveis que conheço é realmente a poltrona de uma aeronave. Qual é a taxa de ocupação? Só para minha informação.

O SR. CARLOS EBNER - Atualmente varia ao redor de 77% a 80%, dependendo do voo, a média nacional.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Muito obrigado.

Passo a palavra, então, ao Sr. Matheus Schuch, representante da Andep.

O SR. MATHEUS SCHUCH - Bom, para deixar claro, mais uma vez, a Andep é parceira inclusive das empresas aéreas nessa causa da redução do valor do combustível, que me parece - acho que ficou muito claro aqui nas manifestações - ser o que de fato pesa no valor do bilhete aéreo. Isso reforça o nosso argumento de que não haverá uma mudança efetiva nas regras sobre a bagagem.

Acho que foi o Senador Jorge Viana ou o Senador Humberto que colocou isso. Se hoje as empresas querem ampliar o leque de consumidores, com a mudança na regra da bagagem, elas não vão hoje captar aquele cliente que não tem recursos para viajar e que por uma diferença de R\$30, R\$50 ou R\$100 pode comprar um bilhete, porque esse cliente é o que viaja eventualmente e leva bagagem, porque vai viajar uma vez por ano em férias, ou para visitar algum parente distante, e é uma necessidade de ele levar a bagagem. Nesse caso, ele será obrigado a pagar a mais por isso, por levar a bagagem.

Hoje quem viaja sem bagagem ou com uma bagagem de mão é o consumidor que tem a passagem paga pela sua empresa, pelo Poder Público, que viaja com frequência e vai continuar viajando. A demanda dele não vai aumentar por uma mudança nas bagagens aéreas.

O Dr. Eduardo parece um pouco impaciente com os meus argumentos.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Ao contrário. Estou achando fundamental, porque cada vez que você se coloca, as coisas crescem. Vou dar um dado importante para sua reflexão: quando o preço médio do bilhete cai 10% - no caso da bagagem vai cair 30% em algumas empresas -, o volume de consumidores aumenta 14%. A média de bagagem hoje está em 12 quilos, a resolução da Anac fala em 10 quilos. Praticamente essa resolução pode trazer novamente a bordo pouco mais da metade dos oito milhões de passageiros que desembarcaram no ano passado. São consumidores que deixaram de usar avião e mudaram para ônibus.

Eu não estou impaciente. Ao contrário. Quero dizer a você, com toda clareza, que fico superfeliz pelo tema que você está trazendo, pela contribuição que você está colocando e pela possibilidade de ampliação do debate. Parabéns pelas frases. Só para deixar bem claro.

O SR. MATHEUS SCHUCH - E hoje, Dr. Eduardo, é possível as empresas e a própria Anac, a quem caberia fiscalizar, garantirem ao consumidor com bagagem de mão que se continuar carregando terá um desconto efetivo no bilhete?

Isso fica difícil de mensurar, porque, como eu coloquei no início, hoje, diferentemente de uma passagem de ônibus, que é tabelada - e é muito bom, na nossa opinião, que não seja tabelada a passagem de avião, como é desde 2002 -, a gente não tem clareza sobre o preço. Logo, não se tem clareza sobre o desconto.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Você está correto na preocupação. Por isso eu fiz...

Perdão, Senador, eu posso?

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Fique à vontade aqui. Não é habitual que nessas audiências os nossos convidados se dirijam uns aos outros, mas aqui não há problema nenhum, porque temos aqui o representante dos fornecedores e também o representante dos consumidores. Então, não há problema nenhum. Pode continuar.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Ótimo. Agradeço a condução democrática de V. Ex^a.

Novamente, a questão é superpertinente e é corretíssimo o que ele está colocando. Nós estamos aqui garantindo... Eu estou garantindo aqui, publicamente, no plenário de uma Comissão do Senado da República, que esta política de descontos ou de preços mais acessíveis - para usar um termo mais bonito - colocada hoje no site das empresas aéreas garante a todos um preço mais barato para aquele que não leva bagagem.

Qualquer um, aqui, que entrar neste momento, agora, no seu celular - não sei se todas já publicaram o preço hoje na tarifa - verá os anúncios das empresas aéreas mostrando que o preço para quem viaja sem bagagem, a partir da entrada em vigor, é menor do que o preço para quem viaja com bagagem.

E mais - vejam o divertido, o interessante, o saboroso da competição: uma empresa já anunciou que, dependendo do tipo de cartão de milhagem que você tem, a primeira bagagem não é cobrada, a segunda não é cobrada, a terceira não é

cobrada; outra já anunciou que não cobrará a primeira, só cobrará a segunda em certas condições; uma terceira já anunciou, inclusive, a tabela de preços e já colocou uma série de exemplos de preços no ar. Como a gente vai ter certeza disso? Não há como: é acompanhar, ver e fiscalizar.

Nós somos a segunda atividade regulada mais fiscalizada do Planeta. Mais fiscalizada que a aviação, só a energia nuclear. E nós não reclamamos disso; ao contrário. Tanto o é que estamos aqui debatendo.

Repito: parabéns pelas questões que você está colocando. São corretas. E eu não tenho nenhuma dificuldade em me subordinar a qualquer tipo de fiscalização, de debate, de crítica. Estamos aqui para isso.

O SR. MATHEUS SCHUCH - Eu vou lhe expor, diretor, que a preocupação persiste e é presente porque, apesar de a fiscalização, de acordo com o que o senhor disse, ser bastante rigorosa e a segunda maior, os consumidores relatam e a entidade vê muitos abusos ainda.

Além da questão das passagens, eu vou colocar uma situação aqui para vocês que eu passei e, depois, quando fui pesquisar, vi que muitos consumidores já tinham passado e vão continuar passando ainda e que me parece - o Dr. Igor vai tratar da questão da venda casada, porque existe o entendimento de que isso é venda casada - uma situação completamente absurda, que não poderia ser aplicada em nenhuma outra relação de consumo além da aviação. Eu - e isso é o caso de vários outros consumidores - comprei um bilhete de ida e volta pela mesma companhia aérea em uma tarifa promocional. Não embarquei no voo de ida, por um problema de última hora, e o voo de volta foi cancelado. Então, o que aconteceu? Eu paguei pelo voo de ida, paguei pelo voo de volta, paguei uma multa por não ter embarcado no voo de ida e ainda tive o voo de volta cancelado. Ou seja, na prática, como a viagem foi mantida, eu paguei quatro bilhetes para viajar uma vez, sendo que a companhia aérea ainda vendeu o lugar que eu tinha comprado da primeira vez. E a questão foi parar na Justiça.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - E olhe que essa resolução resolveu esse problema.

O SR. MATHEUS SCHUCH - Trata disso também.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Não; resolveu o problema! Essa resolução resolveu esse assunto. Você não pode mais fazer isso. Essa resolução que está em vigor hoje impede essa prática de seguir acontecendo.

Veja a beleza do processo e, novamente, a propriedade do seu questionamento. As perguntas que você está colocando são superadequadas, superapropriadas e mostram como a evolução ocorreu.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Dr. Igor.

O SR. IGOR RODRIGUES BRITTO - Obrigado, Senador Ataídes.

Realmente, pela resolução atual, isso foi resolvido, mas o texto original não era esse; era pior ainda. Essa foi uma das pressões que nós da defesa do consumidor fizemos. E nós não acreditávamos, desde o início, que a Anac não cederia nessa proposta de que o consumidor tivesse que avisar 24 horas antes do embarque; que ele tinha que adivinhar, com um dia de antecedência, que ia perder o voo. Porque, senão, ia ficar regulamentado e permitido o que não era permitido na norma anterior. Pela proposta original da Anac ia ficar permitido expressamente que eu perdesse o meu voo. E aí nós lutamos para que pelo menos o consumidor tivesse a oportunidade de avisar.

Veja, Deputado, o senhor fez a pergunta sobre a venda casada. No modelo anterior, no modelo original do texto, nunca foi considerada venda casada, porque como eu disse, pela interpretação das normas federais e não pelas regulações do órgão regulador antigo e do atual, entendia-se que havia uma separação, para a percepção do consumidor. Volto a dizer que aqueles que entendem o custo, a dinâmica do funcionamento pode não perceber dessa forma, mas para o consumidor a bagagem estava para a viagem como a roda está para o carro. Não fazia sentido ele viajar sem ter a oportunidade - na visão do consumidor, por óbvio, era a título gratuito e não remunerado - de carregar a bagagem, que ele levava porque fazia parte da essencialidade da natureza do contrato.

O que nós sempre questionamos desde o começo e continuamos questionando é que se o Poder Público, o Poder Executivo e o mercado sabiam que no âmbito econômico havia uma diferença entre levar a bagagem ou não, na composição do preço, no encarecimento do preço, por que nunca foi oferecido um desconto para os consumidores que não carregassem a bagagem.

Aí, Presidente, Dr. Ricardo Botelho, a Portaria nº 676, Senador, que é do Comando da Aeronáutica, nunca proibiu dar desconto. Dr. Ricardo Botelho, em mercado de preço livre jamais um fornecedor de serviço poderia ser proibido de dar desconto. A Portaria 676, que é do Comando da Aeronáutica, implicitamente citada pelo Presidente Ricardo Botelho, estabelecia, no art. 37 - se não me engano, Dr. Ricardo -, que a franquia de bagagem é de 23kg. A franquia de bagagem. O que é franquia de bagagem? É o limite mínimo de utilização que você pode garantir ao seu cliente.

Então, como o Dr. Eduardo mencionou, se durante o século XX e esse início de século XXI ninguém... Aí estou falando na figura do consumidor, então, representando os consumidores. Se ninguém nunca me ofereceu um desconto quando era possível oferecer, porque havia viabilidade jurídica e econômica, não havia impedimento para isso, a lei não proibiu e jamais poderia proibir alguém de dar o desconto para o consumidor, de beneficiar o consumidor, é claro que o consumidor não vai confiar, não vai acreditar que uma mudança, uma ruptura...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. IGOR RODRIGUES BRITTO - ... e três anos de discussão, Presidente Ricardo Botelho, não são suficientes para compensar uma ruptura da ordem jurídica conhecida pelos consumidores.

Veja, então, nesse sentido, pelo que eu estou vendo da discussão, do que saiu no início e no final da discussão, é incontroverso que a bagagem, estando ou não, não vai significar um oxigênio para o mercado. Ela não vai afetar o mercado e por óbvio... Veja uma coisa, também, Dr. Ricardo, que na sua fala, como o senhor disse, realmente a Senacon participou, o Idec participou, o Movimento das Donas de Casa de Minas Gerais participou, a OAB participou; todos participaram, como sua pizza do gráfico mostrou, e o art. 13 foi o mais batido. O que mais apanhou durante a consulta pública foi ele. E ele foi mantido. Os outros, que foram retirados, eram para a nossa visão verdadeiros absurdos; não tinham como ser mantidos mesmo. Esse foi o mais criticado. Então, na perspectiva do consumidor, ele não foi legitimado na consulta pública.

Em razão disso, o que nós temos? Como foi mencionado - o Dr. Eduardo bem mencionou - a modernidade traz muitas transformações no mercado e na experiência do consumidor, como o surgimento do Uber, o surgimento de novas modalidades de aluguel, todas para beneficiar. Todas melhoram a experiência de consumo do consumidor. Nós estamos diante de um retrocesso jurídico. Não dá para negar que, na visão do contratante do serviço, nós temos um retrocesso de um direito que lhe era garantido pelas normas anteriores e pela interpretação do Código Civil e do Código de Defesa do Consumidor. E existe um princípio caro, constitucional, que nós não podemos negar, que é a proibição do retrocesso. A proibição do retrocesso!

Estamos diante de uma necessidade de retrocesso para viabilizar a experiência? Se essa é a verdade, como o meu colega de Mesa Matheus falou, até agora não surge de forma inteligível para nós, para os consumidores qual é a composição do preço e qual é o impacto que isso gerava, gera e gerará na pactuação do preço da passagem aérea para que se justifique a violação de um princípio constitucional, que é a proibição do retrocesso. É viável nós aceitarmos o retrocesso se na contramão vier ao encontro dessa proposta um benefício que valha de interesse público, ou seja, para que se compensasse isso.

E, de volta, nós não estamos viabilizando uma estrutura de mercado. De quatro operadoras, uma diz que vai cobrar, outra não sabe, e as outras duas estão estabelecendo planos atuais de desconto. Amanhã, nós não sabemos.

O Senador Jorge Viana bem mencionou a comparação com as telefonias. Nós temos quatro grandes companhias telefônicas, que também da mesma forma se juntaram e estabeleceram, com base em uma resolução, em uma brecha da resolução da Anatel, a possibilidade de quebrar a lógica de franquia limitada, quer dizer, criando uma franquia limitada de internet. Essa posição está suspensa por um apelo do Senado, da Câmara dos Deputados. A Anatel voltou atrás, Senador Jorge Viana, e suspendeu essa medida porque percebeu que o mercado de baixa concorrência impede esse retrocesso, visto que não há confiança de que o impacto vai ser positivo.

Então, eu concluo esta minha fala, Senadores, apelando para que o Presidente Ricardo Botelho atenda a experiência, atenda o apelo dos Senadores que representam aqui o povo e, assim com outros reguladores já fizeram muito recentemente - tomaram essa decisão difícil, porque nós sabemos a pressão que o mercado faz para uma conquista nesse sentido -, tome a decisão de exercer a autotutela, atendendo o interesse público, atendendo ao apelo dos usuários e atendendo a experiência unânime da posição dos Senadores e que, com certeza, será a dos Deputados Federais também.

Mais uma vez, muito obrigado, Senador, pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Eu agradeço ao Dr. Igor e passo a palavra para o Senador Jorge Viana.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Bem, eu queria agradecer, cumprimentar a todos. Já participei de vários debates aqui com esse tema, com outros colegas Senadores, e acho que hoje nós conseguimos até aprofundar. Independentemente das divergências de posicionamento, queria muito cumprimentar todos os nossos convidados e o Dr. Botelho, que vem também com outros conselheiros que estão aqui. Eu cumprimento todos.

Nós estamos diante de algo e eu não posso sinceramente deixar de externar, como Senador, na Comissão de Fiscalização, Controle, Transparência e Defesa do Consumidor, a opinião daqueles que não podem estar aqui, que se manifestaram agora na posição dos convidados que trazem um pouco mais o interesse... Eu não estou dizendo que os outros não tragam, mas trazem um pouco mais diretamente o interesse dos usuários, porque as companhias precisam dos usuários. A Anac nem se fala, é a que faz a mediação. Enfim, a Iata também a mesma coisa.

Vejam, não se trata de achar as coisas. No mundo real, ora, eu tenho o Cartão Black Signature, da Latam; tenho o Diamante, da Gol; viajo por ofício, trabalho; compro minhas coisas e pego milhas para quando precisar viajar com família ou ajudar alguém. Numa dessas reuniões com o dirigente de uma companhia aérea, ele falou: "O que tem num voo para o Acre que um bom percentual das passagens, diferentemente do resto do Brasil, tem o pessoal usando milha?" Ora, se a passagem é muito cara, a pessoa está tentando dar um jeito. Criaram umas operadoras comprando milhas do Sul do País para viajar, fazer um voo mais longo.

Quando eu ia tirar uma passagem para mim, o máximo que cobravam de milhas dentro do Brasil eram 15 mil milhas ou 12 em média, por conta do meu cartão. Então, era uma passagem razoável. Como as companhias resolveram esse problema, Senador? Em desfavor do usuário. Agora são 30 mil, 25 mil. Não tem apelo mais, para mim.

Ah, tem um problema? Tem uma distorção? Por que não criaram uma regra dizendo: olha, nós só vamos ofertar 20% ou 30% dos assentos - sei lá quantos - para milhagem; o restante... Mas, não, sacrificam o usuário. Agora, inviabilizaram qualquer passagem interna que a gente faz do Acre, usando milha, para algum lugar, se for comprar próximo do voo, com uma ou duas semanas, quinze dias, trinta dias. Sinceramente, a gente paga, com milhas, o preço que se cobra por uma passagem internacional.

Nesse episódio que estamos vivendo agora, houve... Com todo o respeito, uma agência não deve fazer o que a Anac fez. O Senado é onde é sabatinado... Agora, estamos numa sabatina de indicados lá na CCJ. Nós fazemos sabatina, recebemos em nossos gabinetes os técnicos, os profissionais dedicados - como eu vejo aqui - às agências. Aí a agência quer regulamentar o setor. O Senado identifica um ponto sensível, que não está na causa dos problemas, mas é um ponto sensível para o consumidor, ou por desconhecimento, ou por não ter usado aquilo. E, pelos argumentos que o Dr. Igor colocou, com precisão, por que não começaram dando desconto para quem anda sem bagagem? Nós teríamos aprendido a lidar com isso. Não venham me dizer que isso não tem um respirador, um oxigênio para as companhias aéreas.

Alguém está trabalhando isso não em favor do usuário, mas em favor de tentar resolver um problema que não se vai resolver com o problema do preço da bagagem. O custo das companhias aéreas é outro: carga tributária, preço do combustível, regulamentação excessiva sim, taxas aeroportuárias. Era nisso que a gente tinha que mexer, e não jogar nas costas do usuário de novo algo.

Eu também não posso ser convencido, não estou convencido, não fico convencido de que, se a Anac suspender ou voltar atrás em uma posição em que até há uma decisão do Congresso, isso pode criar uma celeuma internacional. Gente, nós estamos em um processo de desregulamentação no setor. Isso não implica um custo maior da passagem. O bom senso deveria prevalecer, na minha opinião. Seria um gesto muito bonito da Anac dizer que, por conta do acidente da Chapecoense, nós não tivemos o tempo necessário para o diálogo, não deu para esclarecer nas comissões do Senado, e nós vamos, em vez de fazer... Vamos seguir assim, depois a gente vê como é que fica.

Porque é simples. Alguém vai dizer: não, mas depois vocês vão ver, como viram lá, quando desregulamentamos em 2002, doze anos depois... De 2000 para 2012, 12 anos depois... Não é isso. Nós tínhamos 30 milhões de usuários. Fica mais caro ou mais barato quando a gente passa para cem milhões a passagem? Fica mais barato. É claro, eu estou levando mais gente no avião. Em vez de andar com 50% de voo eu estou andando com 75% de média. E, daqui a dez anos, quantos vão estar, Dr. Eduardo? Duzentos milhões vão andar de avião, no mínimo, no Brasil, se Deus quiser. Duzentos milhões! Sabe o que vai acontecer? A passagem vai estar mais barata, mas não é porque se estará cobrando mala. Não; vai estar mais barata porque o povo brasileiro vai ter, se Deus quiser, uma condição melhor e, em vez de ficar proibido de viajar porque a passagem é muito cara, vai começar a viajar mesmo pagando caro. Vai haver concorrência e vai baixar o preço. Há lógica de entender as coisas. Eu entendo desta maneira: acho que crescemos os usuários de avião porque a economia melhorou. E acho que, como nós estamos vivendo uma depressão econômica, menos gente está andando de avião. Quando nós sairmos disso, vai haver um mundo de gente andando.

Agora, eu acho que uma audiência como esta deveria levar em conta aquilo que eu falei hoje: tem cabimento, Dr. Botelho, a gente entrar no aeroporto de Brasília, que é longo... Nós estávamos conversando aqui: hoje eu corri 10km. Eu cheguei atrasado. Sabe como eu faço? Eu corro para pegar o voo para o Acre, senão, fico morando em aeroporto. Mas, e uma senhora idosa? Botaram as esteiras. Ela vai de uma ponta a outra, e, quando chega lá ao final, nos portões 27, 30, 31, lá no final, aí dizem: "não, você vai para a Gol, lá do outro lado". E ela não tem um carrinho para levar os 5kg, 10kg que estão

na mão - agora, vai passar para 10kg. Será que é justo uma companhia, uma concessionária fazer isso com o usuário? Ninguém fala nada, ninguém faz nada, ninguém toma uma nenhuma atitude.

Será que é justo ver o que eu vejo... Eu fui outro dia reclamar, falei até com o pessoal da concessionária. Há lugares em que está tão atrapalhado esse negócio de vendas de coisas caras em aeroporto, que a gente tem que sair desviando disso. Aí, há lá uns vendedores de mala - não sei se de mala ou de revista - que ficam afrontando as pessoas. É um biombozinho, aqui, no aeroporto de Brasília, com dez pessoas - dez! - que ficam falando sabem o quê? Mentindo. Eu fui lá ao chefe deles. Quase me agrediu! Não falei que era Senador, nem nada, nem posso, porque seria abuso de autoridade. Eu fui defender uma senhora. "Quem é que tem conexão aí? Quem está com conexão aí?" Uma coitadinha que nunca andou de avião chega lá e diz: "eu estou querendo ir para 'tal' lugar". Já foi ali e já gastou o que não tinha também. Aí eu fui lá e disse: "Não façam isso com a pessoa! Ela está atrás da conexão, não está atrás de comprar nada." Era uma pessoa que certamente não anda em aeroporto.

A gente está vendo isso todo dia, sabem por quê? Virou um mercado persa, um *shopping*, sem a gente querer. Lá deveria haver alguém controlando o preço de aluguel daqueles espaços, para a gente não ter que pagar o lanche, a comida, a água, o refrigerante mais caro do Brasil, como estamos pagando dentro dos aeroportos! Isso também é custo para o passageiro! Ou ele não vai tomar água? Então, a Anac tem uma série de regulamentações que poderia trabalhar, em favor do usuário.

O serviço precisa funcionar. Eu estou querendo debater isso, estou aberto, para ver se devemos ou não aumentar a concorrência com companhias aéreas. Quero ser convencido. Não tenho nenhuma ação preconcebida. Se for melhor para o passageiro, para o Brasil... Também sou defensor de que tenhamos uma empresa com bandeira nacional. Acho que isso é bom e estratégico para o País.

Eu queria dizer por último, concluindo, que acho, como falei - e os meus argumentos foram até bem recepcionados -, que não está na causa dos problemas que nós temos hoje a bagagem, mas a Anac parece que está vivendo em função disso. Está numa disputa judicial; veio uma decisão em favor do usuário; o Governo foi lá com a Anac e derrubou a decisão judicial por um juiz no Ceará; a Câmara está para votar. Insegurança jurídica é isso. Quem poderia dar segurança jurídica seria a Anac, dizendo: gente, vamos adiar a regulamentação disso, vamos resolver as coisas aqui para tomarmos a medida certa com o usuário também esclarecido e não havendo nenhuma ação na justiça contra isso. E se a Câmara votar lá e derrubar? Se colocar para votar, pode derrubar, do jeito que estamos vivendo. É bom ou ruim? É péssimo! Aí dá insegurança jurídica.

A proposta do Senador Ataídes não foi aceita? Fez-se a ponderação, mas espero que a gente saia daqui com essa reflexão. Acho que a Anac não deve fazer dessa maneira que fez, por mais discussão que tenha havido lá. Aqui é o Congresso Nacional. Aqui é o Senado Federal. Nós fomos eleitos para isso. Se aqui não estiver bem recepcionada uma alteração que mexe na vida do usuário... E, por favor, não façam isso; não tentem tratar pessoas diferentes de maneira igual! Um passageiro para o Acre não tem alternativa. Se a companhia aérea cobrar R\$200 pela mala, ele não tem alternativa, ele tem que pagar os R\$200, porque são três dias de viagem de ônibus, ou quatro, até São Paulo. É diferente de outro lugar que pode escolher ir sem mala, com mala, em outra companhia. Não tratem o Brasil igual; nós somos desiguais, ainda. E a distância nos impõe isso! É um apelo que eu faço.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Obrigado, Senador Jorge Viana. Suas palavras são extraordinárias e refletem exatamente o sentimento do povo.

Eu percebo que há um desrespeito muito grande ao consumidor brasileiro. Tive oportunidade de conhecer outros países e até conviver. Lá a coisa é muito diferente, principalmente com referência aos Estados Unidos.

"Mas voa quem quer!" Não! Há poucos dias, nós estávamos aqui discutindo a respeito dos cartões de crédito, e os representantes das gerenciadoras dos cartões disseram o seguinte: "Usa quem quer." Eu disse: não, não é bem assim. Existe uma coisa chamada necessidade. Às vezes a necessidade faz aquele consumidor ter que voar e pagar pela sua bagagem; faz com que ele use o cartão de crédito, mesmo sabendo que vai entrar numa roleta-russa.

Cabe a nós, Senador Jorge Viana e Senador José Medeiros - esse jovem Senador que foi um presente para este Congresso e para este Senado Federal -, cabe a nós legislar, criar leis boas para o povo. Eu não tenho dúvida. Já até pedi à assessoria que procure um Deputado, de preferência do nosso partido, o PSDB, para colher assinaturas para que esse projeto de que V. Ex^a é Relator, que derruba esse...

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC. *Fora do microfone.*) - Urgência.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Urgência na tramitação desse projeto. Ele vai ser aprovado e, quem sabe, daqui a 30, 60 dias, vai derrubar. Então, acho que há essa insegurança jurídica, e essa

proposta que veio de V. Ex^a e do Senador Humberto, para a gente aguardar mais 90 dias, lamentavelmente não foi aceita pelos nossos convidados.

E aqui eu deixo só uma pergunta ao ar, porque já passou de uma, duas horas, e nós estamos sem almoço - o José Medeiros já deve ter chegado aqui almoçadinho, bacana...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Também não? Aqui a barra é pesada.

Eu só queria dizer o seguinte: os serviços aeroportuários, Dr. José Ricardo, Presidente da Anac, são muito ruins e caros se comparados com os do resto do mundo. Eu deixaria essa indagação a V. S^a para olhar com mais carinho os nossos serviços aeroportuários.

Antes de encerrar, passo a palavra ao Senador José Medeiros.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Agradeço, Senador Ataídes.

Só para ilustrar o que estamos falando aqui e o que V. Ex^a colocou, eu recentemente fui viajar e, quando cheguei lá, havia aquele cercadinho que eles usam para controlar a fila. Mas ele tinha umas 12 voltas, e não havia ninguém. Eu cheguei, abri o lacinho lá e entrei. Eu quase apanhei do rapaz que controlava lá. Eu falei: "Mas por que eu tenho que fazer essa volta toda? Só para você ver?" Ele falou: "É. Desse jeito." Isso deu um pampeiro danado, porque ele chamou a Polícia Federal, fez o diabo, minha esposa começou a chorar... Eu falei: "não vou fazer essas 12 voltas". E não falei que era Senador também. Aí, tudo bem; comecei a gravar, porque achei um absurdo. Acho que ele ficou com medo do vídeo e me mandou entrar. Quando eu estava lá no setor já para ser embarcado, chegou ele e, a tiracolo, os agentes da Polícia Federal. Aí, aquele constrangimento todo, todo mundo já olha: "esse cara está com droga".

Eu só fui me identificar na hora em que eles pediram a documentação. Aí, muda tudo. O cenário muda todo. Eu falei: "eu vou representar não contra o funcionário, eu vou fazer de um jeito que essa concessionária seja notificada". Porque não é o Senador Medeiros; as coisas têm que funcionar para o consumidor, para a pessoa que usa. Por que a pessoa tem que andar lá, às vezes com crianças, 12 voltas naquele negócio? Isso não cabe na cabeça de ninguém. "Ah, é porque a regra diz." Isso é um absurdo! Não pode ser dessa forma.

Eu citei isso só para dizer que há desde essas situações até questões mais fortes que a gente precisa rever. E é lógico que a Anac tem que enfrentar esse desafio de fazer com que as concessionárias, vamos dizer, comecem a agir *in bonam partem* daqueles usuários, porque não é fácil. O que foi citado aqui, realmente... A gente chega ali e, quando está no portão 31, fala: "Meu Deus do céu!" Mas a gente é novo, consegue. Eu vejo muita gente com dificuldade mesmo de fazer esse traslado.

No mais, quero agradecer, Senador Ataídes, e parabenizar V. Ex^a por ter trazido temas relevantes ao povo brasileiro nesta discussão e agradecer a presença dos convidados que ajudaram no debate.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Obrigado, Senador Medeiros.

Finalizo esta audiência agradecendo, mais uma vez, com todo carinho e respeito, os nossos convidados. Muito obrigado. E obrigado a todos aqui presentes.

(Iniciada às 9 horas e 51 minutos, a reunião é encerrada às 14 horas e 02 minutos.)