



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

REUNIÃO

27/09/2017 - 26ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Havendo número regimental, declaro aberta a 26ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Ao iniciar o nosso expediente, informo que solicitarei, nos termos da instrução normativa, a degravação da presente reunião, para o que aqui for falado pelos convidados e debatido pelos nobres pares fique registrado nos *Anais* desta Casa.

Vamos agora passar imediatamente para a segunda parte da nossa reunião.

Segundo pauta previamente distribuída, a presente reunião é destinada a discutir a nova política de cobrança de bagagens, em atendimento ao requerimento aditado também pelo Requerimento nº 36/2017, ambos de autoria da Senadora Lídice da Mata.

Esclareço que adotaremos os seguintes procedimentos: cada expositor terá direito a 10 ou 15 minutos para fazer sua exposição. Em seguida, abriremos a fase de interpelação pelos Senadores e Senadoras inscritos dentro dos assuntos tratados, dispondo cada um de 5 minutos, assegurado o prazo igual para resposta, após o que poderá ser contraditado pelo prazo máximo de 2 minutos, concedendo-se o mesmo tempo para a tréplica. Quero aqui também dizer que a nossa audiência pública é interativa e será transmitida pelo Portal e-Cidadania, que pode ser acessado por meio do *site* da Comissão e pelo Alô Senado, 0800-612211.

Eu queria chamar inicialmente...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Senadora Lídice, a audiência pública nem começou ainda, mas já tem 50 participações.

Eu quero primeiro chamar aqui, para dividir aqui comigo a Mesa, a Senadora Lídice. Por favor, nossa Vice-Presidente e autora do requerimento.

Igualmente quero chamar o Dr. Arthur Luis Mendonça Rollo, Secretário Nacional do Consumidor; quero chamar o Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil, que está aqui representando o Dario Rais Lopes, Secretário Nacional da Secretaria de Aviação Civil; o Ângelo Duarte, Subsecretário de Análise Econômica e Advocacia da Concorrência da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda; o Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear); o Ricardo Bisinotto, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos, representando aqui José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

O Idec foi convidado, mas disse, Senadora Lídice, que, devido às diversas atividades em que o Idec encontra-se envolvido, no momento não foi possível atender o convite aqui da Comissão. Assinado aqui pela assessoria da Coordenação Executiva.

Bom, eu vou passar aqui a coordenação dos trabalhos para a Senadora Lídice, e vamos participar da audiência pública. Mas antes quero apenas aqui registrar a importância dessa iniciativa da Senadora Lídice de promover esta audiência

pública. Nós não estamos tratando aqui de um serviço qualquer, de maneira nenhuma. Estamos tratando aqui de um serviço que é o acesso ao serviço aéreo no nosso País, serviço esse que, infelizmente, Senadora Lídice, vem sendo objeto de muitas críticas, mas muitas mesmo. Nós sabemos que há aqui fatores de natureza econômica, etc., mas o papel Congresso Nacional é, primordialmente, olhar a defesa do interesse dos consumidores. As queixas têm se avolumado.

Quando a Senadora Lídice propõe aqui um debate franco, aberto, com relação, por exemplo, a essa nova política de bagagens, é para que nós possamos debater aqui, porque inclusive uma das justificativas com relação a essa nova política de bagagens era no sentido exatamente de baratear o preço das passagens. Isso aconteceu? Até o lanche foi retirado também. Nem aquele lanche simples a que se tinha direito hoje a maioria das empresas inclusive não assegura mais.

Isso sem falar aqui, eu estava conversando com o Eduardo, da Associação Brasileira de Empresas Aéreas, sem falar aqui na tragédia que é simplesmente o enxugamento dos voos hoje, pelo País afora, especialmente na região Nordeste. Não é só em Natal; na maioria das capitais. É um absurdo, é inconcebível. Nós não temos mais nenhum voo direto de Natal para Brasília pela manhã, nenhum. Você tem que ir fazendo conexão em vários outros pontos. Assim como no período noturno também acabou, não há mais nenhum voo direto não só para Natal, mas para boa parte inclusive de outras capitais do Nordeste.

Enfim, o que nós queremos aqui colocar, repito, é função desta Comissão, até porque nós estamos aqui na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo. E a questão da infraestrutura aérea tem tudo a ver, absolutamente tudo a ver, tanto com turismo quanto com desenvolvimento regional. Tudo a ver, tudo a ver, até pelo reconhecimento que todos nós temos do peso que tem o turismo como alavanca para promover o desenvolvimento econômico, social e cultural do nosso País.

Nós, inclusive, da Região Nordeste, Natal, Bahia, toda a Região Nordeste, mais do que qualquer outra por este Brasil afora, sabemos do peso que tem a questão do turismo, repito, para a geração de empregos para a nossa população. E, volto aqui a colocar, a infraestrutura aérea é um item fundamental, fundamental, fundamental mesmo.

No nosso Estado, Senadora Lídice, para agravar mais ainda a situação, nós estamos passando por uma situação muito delicada, tendo em vista que o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, que não tem ainda nem quatro anos de uso, simplesmente apresentou problema na pista. E a pista foi interditada. Hoje, lá em Natal, o aeroporto está interditado para voos noturnos.

O Diretor do Consórcio Inframérica, que é quem administra e é o dono lá do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, firmou um compromisso dizendo que até o dia 11 de outubro essa pista será entregue. Esperamos, de fato, que isso aconteça, porque, se as opções de malha viária lá no Rio Grande do Norte já estavam extremamente prejudicadas, com a interdição agora da pista, em função dos serviços de manutenção que estão havendo lá na pista, agora se tornou uma tragédia.

Por isso, espero que espero que isso tenha dia e hora exata para terminar. Ou seja, que, no dia 11, realmente, o consórcio, repito, que opera o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante entregue a obra e entregue a nova pista. Até porque, claro, eles, inclusive, têm todo o interesse também que isso aconteça, mas eu quero aqui adiantar, aproveitando a presença tanto da Secretaria de Aviação Civil como da Anac e da própria Associação Brasileira de Empresas Aéreas, já fiz a solicitação à Anac para que, dentro das suas competências, possa acompanhar *pari passu* os serviços de recuperação lá da pista do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante para que, de fato, ela seja entregue no prazo previsto.

No mais, não vou aqui me alongar, vou passar para a Senadora Lídice, até porque, dentro dessa temática da nova política de bagagens, que nos preocupa muito, porque essas medidas adotadas só vieram na direção de cada vez mais onerar o consumidor... Cada vez mais onerando, onerando, onerando, onerando o consumidor. Sei que está em debate aqui nesta Casa a questão do querosene de aviação, bem como outras medidas também, o fato é que é nosso dever - como Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal, uma responsabilidade que nós temos como agentes políticos - abrir exatamente as portas da Comissão para os segmentos ligados diretamente ao setor para que a gente possa travar aqui o bom debate e, ao final, tirarmos encaminhamentos que venham na direção de superar os gargalos e os problemas existentes.

Então, Senadora Lídice, passo, agora, a coordenação dos trabalhos para V. Ex^a.

E agradeço aos convidados, que acataram, aceitaram o nosso convite e aqui se fazem presentes.

A SR^a PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Bom dia!

Quero agradecer aqui à nossa Presidente, dedicada e competente, Senadora Fátima Bezerra, que tem dado um ritmo grande a esta Comissão.

Inclusive aqui iniciamos, há uma semana, e amanhã estaremos na Bahia, o ciclo de debates sobre o desenvolvimento regional e o financiamento da educação, ou seja, a importância do Fundeb para o desenvolvimento regional através da

educação. Amanhã estaremos em Salvador, levando esse seminário. Tivemos aqui a abertura desse ciclo de debates com a presença do ex-Ministro Fernando Haddad, além do debate de todos os temas que dizem respeito à atribuição de política pública desta Comissão.

Há a pauta relacionada com a transposição do Rio São Francisco, com a revitalização do rio, com a crise hídrica. E, agora, também, iniciando essa pauta relacionada com o turismo, porque o avião é o meio de transporte, certamente, dos mais importantes para o desenvolvimento do turismo em nosso País.

Nós temos já marcada... Só para avisar o nosso querido amigo Eduardo, teremos outras audiências públicas aqui a respeito do seu setor. Como você já é um PhD em Parlamento, presente sempre nos debates, tanto na Câmara quanto aqui no Senado, já está acostumado com esse processo de discussão, que sempre resulta em algum tipo de mobilização ou de...

E não quer dizer que é necessariamente contra as empresas aéreas, não é? Você sabe que o Senado tem acolhido a reivindicação das empresas de aviação aérea no Brasil, na luta para diminuir a tarifa do querosene de aviação, assim como outras medidas que caminham na direção do barateamento da passagem e, principalmente, dentro do conceito de que nós devemos fortalecer a aviação como meio de transporte, num país de dimensão continental, e todas as medidas também já desenvolvidas pelo Parlamento brasileiro, no sentido do fortalecimento da aviação regional.

Portanto, quanto a essa discussão, eu senti necessidade de trazê-la, para que aqui pudesse ser incorporada ao nosso plano de trabalho, em função da importância e do impacto que ela tem no setor. Nós temos... Na verdade, já havíamos solicitado essa audiência pública, desde o momento em que a decisão foi tomada, e, infelizmente ou felizmente, pelo cronograma de atividades da nossa Comissão e porque, na outra audiência marcada, a Anac não poderia estar aqui, nós adiamos aquela audiência pública, para realizá-la hoje, com a confirmação da presença da Anac. E ela, obviamente, não se justificaria ser realizada se não tivéssemos aqui a Anac, até porque a Anac é a autora da Resolução 400, de 2016, que autorizou as empresas aéreas a cobrarem pelo despacho da bagagem, tendo como principal argumento a possibilidade de redução do preço das passagens aéreas, e é, portanto, de todo o interesse do Senado debater essa questão - do Parlamento como um todo -, porque ela diz respeito, hoje, a uma grande parcela da população brasileira que já tem acesso a viagens aéreas. Foi-se o tempo em que o transporte aéreo, neste País, era um luxo, era visto como uma medida de luxo para aqueles que podiam pagar. Essa realidade se modificou. E se modificou num esforço do País de tornar a ligação e as viagens em nosso País possíveis. E nós não vamos retroagir nisso. Nós só poderemos avançar nessa direção, na direção de consolidar um passageiro, de consolidar um acesso ao transporte de aviação aérea no Brasil.

Eu quero ler aqui um histórico e nós abriríamos, propondo que nós tivéssemos primeiro a fala da Anac e depois prosseguíssemos nessa discussão.

Os dados divulgados pela Associação Brasileira das Empresas Aéreas indicam que o preço médio das passagens caiu entre 7% e 30%, a depender da companhia aérea e da rota. As informações foram coletadas entre junho e início de setembro, baseadas nas companhias que já adotaram o tarifamento por despacho de bagagens.

É verdade também que o *Correio Braziliense*, agora em setembro, no dia 22, divulgou também matéria em que, através de pesquisa, assegura que as passagens não caíram de preço. Elas aumentaram cerca de 21%. Esse debate, portanto, está presente na pauta do consumidor brasileiro, que usa o transporte coletivo.

A Câmara dos Deputados e o Senado, além de estarem abordando uma pauta do Brasil, têm um interesse institucional nisso, porque, afinal de contas, tanto o Senado quanto a Câmara são clientes especiais das companhias de aviação aérea deste País, já que nós garantimos um número de passagens aéreas semanal muito acima, imagino, da maior parte de empresas que possam ter um uso organizado de consumo de passagem aérea.

No período em que foi publicada a resolução, o Senado aprovou o Projeto de Decreto Legislativo nº 89, de 2016, do Senador Humberto Costa, que susta a decisão da Anac. A proposta seguiu para análise da Câmara dos Deputados e se encontra lá, na Câmara dos Deputados. Pelas novas regras determinadas pela Anac, o passageiro passaria a pagar à parte por bagagens despachadas em voos nacionais e internacionais. O limite do peso de bagagem de mão passaria de 5kg para 10kg. A medida permite que as empresas criem suas próprias regras sobre despacho de bagagens.

Com a nova resolução da Anac, que libera cobrança por bagagem despachada, é preciso também ficar atento às tarifas mais baratas oferecidas pelas companhias aéreas, e as companhias aéreas internacionais. Em muitos casos, o que o povo costuma dizer é que o barato sai caro, dada a fórmula matemática que é aplicada entre o preço de passagem mais barata e o preço da bagagem, você teria situações como, para despachar uma mala padrão de até 23kg na TAP, é cobrada uma taxa extra que varia de acordo com a antecedência da reserva: US\$45 com mais de 36 horas de antecedência; US\$80, a partir de 36 horas de embarque; e US\$175, no check-in, já no aeroporto, ou seja, a mala pode custar de R\$140 a R\$545

para quem optou em comprar a tarifa mais baixa. Depois, se você comparar o preço e esse esforço feito, muitas vezes, ele não vale a pena para o consumidor.

Então, eu quero iniciar esta audiência pública...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Eu não estava sabendo. Havia uma solicitação da Anac com a Senadora Fátima Bezerra, que é a nossa Presidente, coordenadora dos trabalhos, de que ela pudesse ser a última a falar. Eu pensei justamente o inverso, por ser a autora da resolução, mas certamente a Anac pretende que os outros oradores possam até, quem sabe, servir, já com as suas falas, uma justificativa mais clara para essa decisão.

Eu quero acrescentar a esta discussão, porque ela aconteceu quase como uma decorrência da primeira: além da cobrança da bagagem, aqui é dito que o consumidor terá direito, na bagagem de mão, a sair de 5kg para 8kg. Uma vantagem que não chega a ser vantagem, já que a maioria das empresas aéreas, pelo menos no Brasil, permitiam que fossem 8kg. As próprias malas são malas em que cabem em torno de 8kg. Só se estiver muito vazia, para caberem 5kg. Foi para 10kg agora.

Então, realmente, são duas medidas que se dão ao mesmo tempo, e nós começamos a ter - os consumidores - que, além de despachar a bagagem - o que era óbvio: você despachava a bagagem e não pagava -, agora despachar a bagagem e pagar. E a bagagem de mão passa a ser verificada na hora do seu embarque, na porta de embarque, por aqueles... A bagagem de mão de muitos hoje que já não passam pelo *check-in* tradicional, mas fazem o seu *check-in* via internet, passa a ser medida.

Eu própria, que viajo toda semana, posso dar o meu testemunho de inúmeros constrangimentos que vi acontecer e estão acontecendo na porta, na hora do embarque, entre funcionários das empresas e os passageiros, que reagem à medida, alguns que não têm bagagem, que necessariamente seja aquela malinha que cabe dentro certinho da caixa definida pelas empresas aéreas - muitas vezes, é muito comum que tanto executivos como pessoas mais jovens usem de um tipo de bagagem aérea também muito comum de mão, que é a mochila, que não tem o mesmo formato da mala de quatro rodas, mas é também uma mochila de rodas. E já vi acontecer diversos tipos de constrangimentos. Aliás, já vi acontecer uma situação da medida da mala de cima cujas rodinhas ficavam metade do lado de fora da mala, e o passageiro foi instado, portanto, a despachar a sua bagagem naquele momento.

É claro que a bagagem de mão tem uma função. O passageiro que a leva geralmente é um passageiro que faz aquela viagem num período mais curto e que geralmente está com uma programação mais rápida. Por isso a resistência em despachar a sua mala: já que ele está numa viagem que muitas vezes é de um dia, de 24 horas no local, ou de 48 horas no local, para um compromisso que se inicia cedo nas grandes cidades, ter que despachar significa também um tipo de dificuldade maior para o consumidor.

Portanto, eu passo a palavra, de acordo com o que foi acertado, para o Sr. Arthur Luis Mendonça Rollo, Secretário Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça, por 15 minutos. Se houver necessidade, não haverá dificuldade de nós ampliarmos esse prazo. Só estou dizendo, porque vai marcar ali e, sem que eu faça nenhum gesto, quando chegar perto de terminar, ele vai emitir um som.

O SR. ARTHUR LUIS MENDONÇA ROLLO - Eminente Senadora Lídice da Mata, digníssima Vice-Presidente desta Comissão, agradeço o convite para participar.

Eu também queria falar por último, mas, como não dá para dois falarem por último, eu falo primeiro. Não há problema nenhum.

Vamos fazer umas ponderações. Primeiro, começo falando da notícia da Abear de que os preços das passagens, em dois meses, caíram de 7% a 30%. Não acredito nisso. Sinceramente não acredito; não é a percepção do consumidor. Inclusive, a gente acabou instaurando, no âmbito do DPDC, um procedimento, uma averiguação preliminar, para verificar a veracidade ou não dessas informações.

Só para que se tenha uma ideia, se a gente pegar os históricos da primeira audiência realizada na Câmara de Deputados sobre o tema, em abril, a Abear falou que, em dez anos, o preço passagem caiu 50%. Então, em dois meses, em virtude da cobrança da bagagem, me admira muito que chegue a cair 30%.

E aí eu fui ver a metodologia da Anac - depois até que era o que o representante da Anac nos esclareça a respeito - e, na própria página da Anac, está dito o seguinte:

A apuração de preços médios por meio da simples coleta de dados das tarifas ofertadas no site das empresas aéreas não constitui um bom indicador para captar a realidade da evolução dos preços do setor, pois representam somente a oferta em determinado momento, desconsiderando quantas passagens são

efetivamente comercializadas a cada tarifa disponibilizada (demanda), comprometendo os resultados. Além disso, os valores das tarifas ofertadas oscilam a todo o momento, em virtude de promoções e outros fatores. Ou seja, o fato de uma empresa ofertar determinada tarifa em seus canais de venda não implica que aquela tarifa foi ou será comercializada de fato.

Isso que está escrito no *site* da Anac.

E a Anac diz o seguinte, ela coloca duas metodologias de cálculo de monitoramento da tarifa: tarifa aérea média doméstica, o valor médio pago pelo passageiro em um sentido da viagem, ida ou volta, em razão de serviços de transporte aéreo, e a tarifa aérea média doméstica, que é o valor médio pago pelo passageiro por quilômetro voado, que é o resultado da divisão da tarifa aérea média doméstica pela distância média direta entre a origem e o destino do passageiro.

O que significa isso? A Anac tem uma metodologia de cálculo. O que aconteceu... Só para se ter uma ideia, a Abear, nesse levantamento que ela fez, coloca dados de junho. Em junho, houve uma empresa que começou em 1º de junho, a TAM começou no dia 28 de junho e houve uma lá que começou no dia 20 de junho. Como é levado um mês em consideração, sendo que houve uma empresa que começou no dia 28 de junho?

Outro detalhe: isso foi divulgado na sexta-feira, coincidentemente antes desta audiência no Senado Federal. A pergunta que fica é a seguinte: como a Abear pode analisar dados de setembro se o mês não terminou?

Normalmente, quando se faz um levantamento, conta-se lá um período de um ano para comparar um período certo, no mínimo seis meses. Por exemplo, a divulgação aqui da Anac fala que, no primeiro semestre, caíram 2,5% nos preços das passagens. Eu vou no meu último eslaide: isso é o gráfico do dólar entre junho de 2007 e setembro de 2007. Olhe só a tendência de queda do dólar. O dólar influi diretamente no preço da passagem. Por que a Abear fala que o preço caiu de 7 a 30% em virtude da cobrança da bagagem? E ela fala que coletou só os dados das empresas de bagagem. O preço do dólar tem um impacto direto e, com certeza, também a queda do dólar influiu no preço do bilhete, mas a Abear divulga uma informação, na minha opinião, açodada.

Eu quero até que a Anac diga a respeito também, porque, quando a gente conversou com a Anac - a gente, Secretaria Nacional do Consumidor -, ela disse que precisaria de um período de cinco anos de *review clause*, de cláusula de revisão, para saber se o modelo deu certo ou não. Mas a Abear já diz que, em dois meses e meio, em três meses, considerando meio junho e meio setembro, o preço da passagem caiu. Eu acho que essa informação é irreal.

E a gente, para eu não fazer uma afirmação leviana, instaurou processo no âmbito do DPDC. Se não se comprovar, eu vou me socorrer da Anac para parecer e também aqui do nosso Ângelo Duarte, do Ministério da Fazenda, para que a gente avalie isso. E, se essa informação estiver incorreta, vai haver as sanções previstas no Código de Defesa do Consumidor. Queria começar deixando isso claro.

Queria também voltar aos meus eslaides. Isso é o que está no *site*, eminente Senadora Lídice, das empresas aéreas. Então, voos pelo Brasil. Esse primeiro é o *site* da TAM. Durante a compra da passagem, a primeira peça, R\$30; segunda peça, R\$50; terceira peça ou mais, R\$80. Antecipado, R\$50, a primeira peça; segunda peça, R\$80; terceira peça, R\$110. No aeroporto, R\$80; R\$110, a segunda peça; e R\$200. Vai evoluindo a peça.

Fala-se também em queda de tarifa. É importante deixar claro que, quando o consumidor paga a tarifa promocional, por exemplo, a tarifa Promo da TAM, esta tarifa não permite alterar a viagem, não permite remarcação e não permite reembolso. Senadora Lídice, significa o seguinte: se a senhora compra uma passagem promocional e quer alterar, a senhora perde essa passagem; se a senhora compra uma tarifa promocional, e não pode viajar, perde o reembolso, não tem o direito ao reembolso. Então, fala-se das coisas boas, e não se fala das coisas ruins. A tarifa *light* da TAM, remarcação antes do voo, R\$150, mais diferença de tarifa; depois, o voo, R\$200, mais diferença de tarifa. E não permite o reembolso.

Então, fala: "Ah!, o consumidor está pagando mais barato." Está pagando mais barato. A Abear compara dois modelos de tarifa diferentes. Uma tarifa de franquia de 23kg com uma tarifa sem franquia nenhuma ou só com aquele transporte da bagagem na cabine. É óbvio que os preços vão ser diferentes. Se a gente for a um hotel e pedir a diária do hotel sem refeição nenhuma, vai ser um preço; se pedir com café da manhã, vai ser outro; se pedir com meia pensão, vai ser outro; se pedir pensão completa, outro; e, se for *all inclusive*, vai ser outro completamente diferente. São modelos tarifários diferentes.

Agora, a diferença do hotel para a companhia aérea é que o consumidor, se ele precisa viajar, eminente Senadora - e com certeza os consumidores mais pobres são os mais afetados, com certeza os consumidores das Regiões Norte e Nordeste são os mais afetados -, ele, necessariamente, tem que viajar pela mesma empresa. Quando a Anac diz na sua resolução que o contrato de transporte de bagagem é um contrato acessório, significa que o consumidor vai ter que comprar com aquela mesma empresa aérea com a qual ele está viajando. Isso é venda casada. O transporte de passageiros é um serviço complexo que envolve o transporte da bagagem. Não dá para viajar por uma empresa aérea e despachar a mala pela outra.

Se eu for despachar a mala sem viajar, eu tenho que despachar por um serviço de carga. É questão até de segurança de voo. Então, eu tenho que contratar um serviço com a mesma empresa. "Ah!, mas você tem a opção de não transportar bagagem." Se for uma viagem para o exterior, como é que o sujeito vai fazer sem bagagem? Nas Regiões Norte e Nordeste, em que a malha viária é mais restrita, o sujeito muitas vezes, para ir de uma capital a outra do Nordeste, ele tem que fazer a ponte em Brasília. Como é que ele faz para viajar sem bagagem? Ele não consegue fazer o bate e volta.

Quem foi beneficiado por essa medida da cobrança autônoma da bagagem? Aqueles viajantes frequentes. Por quê? Porque eles normalmente fazem bate e volta, aqueles viajantes empresariais e os detentores de programas de milhagem. Todas as empresas aéreas... Eu, por exemplo, tenho programas de milhagem, porque eu viajo muito, e tenho isenção do pagamento. Mas e aquele consumidor da Região Norte e Nordeste que vai viajar para visitar um parente? Na Região Norte é muito comum levar um peixinho para o parente, levar um açaí etc. É esse que vai pagar. Aí, ele vai pagar, Senadora Lídice, R \$200 num bilhete promocional e R\$50, R\$80 na tarifa.

Vamos lá para a Gol agora. A Gol tem um simulador interessante, mas, Senadora Lídice, o que a gente percebe? A informação está disponível no *site* e no *e-mail*. Quem não acessa *site* e não lê o *e-mail*, principalmente os idosos e as pessoas mais humildes, fica sem informação, porque não há outras modalidades informativas.

Então, primeira bagagem, R\$30; segunda bagagem, R\$50; terceira à décima bagagem, por R\$60. Isso aí num simulador. Aí, vem a questão da bagagem despachada. A Anac, Senadora, regula 10kg, e as empresas colocam o tal do gabarito, como a Senadora mencionou. E aí cada empresa tem um gabarito. A Senadora corre o risco de embarcar com uma empresa com uma mala que se encaixa dentro do gabarito, na ida, a senhora consegue levar a mala. E, na volta, a senhora embarca por outra empresa, a mala da senhora não embarca no gabarito, e aí a senhora tem que despachar a mala. Isso está gerando confusão para o consumidor. O consumidor tem que entrar no *site* das empresas, verificar; ele tem que ficar um verdadeiro PhD.

E aqui também a questão das tarifas mais baratas. Tarifa *light* não reembolsa nada; na tarifa programada, 50% da tarifa; e, na tarifa flexível, 95% da tarifa. Então, com a tendência de tirar a franquia de 23kg da bagagem, efetivamente a tarifa fica mais barata, porque é uma outra modalidade de tarifa, mas não há como dizer: "Olha, ficou mais barato", porque são serviços distintos, são serviços incomparáveis.

Eu queria também fazer uma colocação em relação... Hoje existe um estímulo para a pessoa embarcar com a bagagem de mão. Existe um estímulo para a pessoa embarcar com a bagagem de mão. Ela chega lá, embarca com a mala de 10kg, aí na hora em que ela chega ao portão de embarque está faltando espaço - porque hoje, sistematicamente, nos voos tem faltado espaço - e ela é estimulada a despachar, a colocar a mala no bagageiro. Então, no primeiro momento o consumidor é estimulado a levar a mala na cabine, porque, se ele despachar no portão de embarque, ele tem que pagar por isso. E, na hora em que ele chega lá, ele é estimulado a mandar a mala no bagageiro, porque tem faltado espaço, porque entra a tripulação com as suas malas e o consumidor sempre está ficando sem espaço. Isso tem atrasado alguns voos, é importante que se diga.

Um registro que a gente precisa fazer é em relação aos consumidores com deficiência e aos consumidores idosos. Para o idoso e a pessoa com deficiência é muito mais fácil colocar a bagagem no portão do que colocar a bagagem no interior da aeronave. Eu tenho visto sistematicamente, no aeroporto, idosos, muitas vezes acima de 80 anos, carregando - tudo bem que a mala é de rodinha, e tudo -, mas carregando com dificuldade. Às vezes, já tem dificuldade para andar e tem que levar a malinha na cabine. Idem, pessoas com deficiência.

Então, o que se falou, quando se foi implementar essa medida, foi que iria incluir consumidores que não tinham acesso ao serviço. Obviamente a Secretaria Nacional do Consumidor quer isso, quer trazer mais consumidores para o transporte aéreo. Aí, o que a gente vê quando a medida é implementada efetivamente? A gente vê que o consumidor que tem programa de milhagem tem bagagem para despachar, tem franquia para despachar; e aquele consumidor que viaja eventualmente não tem a bagagem para despachar - é ele que está sendo penalizado. Em alguns casos, dependendo da composição da tarifa e dependendo de quando o sujeito comprar, a tarifa pode representar mais de 25%. O preço da bagagem pode representar mais de 25% do valor do bilhete aéreo. Isso é um absurdo. Isso, obviamente, penaliza os consumidores mais pobres.

É bom deixar claro que durante anos se teve o direito de transportar uma franquia de bagagem e o consumidor se adaptou a isso. Existe, lá no art. 7º, *caput*, do Código de Defesa do Consumidor, o direito costumeiro do consumidor. O costume é fonte do direito do consumidor e essa fonte não foi devidamente respeitada. O período de adaptação foi insuficiente e as estratégias de informação foram insuficientes. Basta ir aqui ao aeroporto de Brasília e verificar: muitos consumidores são surpreendidos...

(*Soa a campanha.*)

O SR. ARTHUR LUIS MENDONÇA ROLLO - ... no momento do embarque com a notícia de que vão ter que pagar pela bagagem.

Então, falta informação, sobretudo para os consumidores mais pobres. As informações feitas foram feitas por *e-mail*, foram feitas através do *site*, e isso está inacessível, principalmente para os consumidores idosos, para os consumidores mais pobres. Aumentou o número de reclamações no consumidor.gov. O Reclame Aqui está cheio de reclamações. Como disse a Senadora, muitos problemas estão acontecendo na prática e a tendência é de que esses problemas aumentem, porque as empresas aéreas agora começaram a apertar na fiscalização. A tendência é de que os problemas aumentem.

Por essas e por outras é que a Secretaria Nacional do Consumidor se posiciona aqui para que seja sustada, por decreto legislativo, essa disposição da cobrança apartada da bagagem, prevista na resolução da Anac.

Muito obrigado, Senadora.

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Eu quero agradecer enormemente a participação do Dr. Luis Rollo, representando a Secretaria Nacional do Consumidor, foi muito interessante sua intervenção.

Eu queria também comunicar, antes de passar para o próximo, que esta é uma reunião interativa. Ela recebe comunicação através do Portal e-Cidadania, que pode ser acessado por meio do *site* da Comissão, e pelo Alô Senado, 0800-612211. E nós já recebemos muitos participantes. Eu não lerei todos, mas vou ler alguns pelo menos, para se ter uma ideia dos que estão participando. Desde as 9h, 9h18, 9h20 da manhã, já começaram os acessos.

José Renato Gabaldo de Oliveira Grama, de Minas Gerais: "Bom apenas para as empresas."

Arthur Labanca, do Espírito Santo: "Não gerou o resultado proposto. O cidadão está desembolsando ainda mais para viajar de avião."

Vanessa Maria, do Distrito Federal: "A proposta era de abaixar o preço das passagens, o que não aconteceu, sempre extorquindo o bolso do brasileiro."

Ultra Craft, do Rio de Janeiro: "O valor pago no bilhete das passagens já inclui o valor de gastos com combustíveis da aeronave. Não concordo com uma segunda cobrança, com a duplicidade de cobrança."

Itamar Barbosa de Sá, do Distrito Federal: "Não concordo, pois já pagamos por tudo que usamos. Daqui uns dias, além de pagar pela passagem, vamos pagar também para ir sentado..." Ele faz uma avaliação mais longa. Por isso, não vou ler toda.

André S. Araújo, do Rio de Janeiro: "Sou contra a cobrança. A quantidade de bagagens levadas a bordo também aumentou, causando desconforto." É maior também.

Danilo Vigarani, de São Paulo: "A justificativa para cobrança era a diminuição do valor das passagens, o que não aconteceu e nunca irá acontecer."

Lylla Arias, do Rio Grande do Sul: "Já eliminaram os pobres serviços de bordo, algumas empresas até cobram por isso hoje, já cobram para marcar assentos especiais, tudo com a justificativa de oferecer uma passagem aérea mais barata, o que nunca se consegue. Agora, usando a mesma desculpa, querem cobrar por bagagem. Sou contra!"

Rodrigo Ribeiro, do Paraná: "O artifício de cobrar por bagagem despachada não causou a diminuição do preço das passagens..."

Artur Alvim Cury, de São Paulo: "É um absurdo essa cobrança. Tem que parar de onerar os trabalhadores e os cidadãos, que estão cansados de tantas taxações..." Essa é a primeira página. Como vocês veem, há gente do Espírito Santo, do Distrito Federal, do Rio de Janeiro, de São Paulo, do Rio Grande do Sul e do Paraná. Até que aqui não há nenhum do Nordeste. Já vi, pela segunda página, que começam a pintar alguns do Nordeste aqui. Mais tarde eu posso ler.

Portanto, o posicionamento do Dr. Arthur de que não há por parte do consumidor a sensação de que houve o benefício - pelas intervenções aqui dos nossos internautas - me parece que se confirma.

Vamos passar adiante, agora com o Sr. Rogerio Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil, que está aqui representando o Sr. Dario Rais Lopes, Secretário Nacional da Secretaria de Aviação Civil. Passo-lhe a palavra também por 15 minutos. Volto a destacar que esse tempo é possível, se necessário, ser alargado de acordo com a solicitação do palestrante. Com a palavra o Sr. Rogerio.

O SR. ROGERIO TEIXEIRA COIMBRA - Obrigado.

Bom dia a todos!

Queria cumprimentar a Senadora Fátima Bezerra e a Senadora Lídice da Mata pela oportunidade que nos dá de fazer essa discussão pública de um assunto tão sensível, tão importante para o setor, tão delicado. Queria cumprimentar os colegas de Mesa, cumprimentar o público presente que nos assiste, o público que nos assiste pela internet.

Vou tentar fazer uma fala breve e privilegiar o tempo do debate, que eu acho sempre bastante rico.

Acho que, primeiro, vale a pena a gente contextualizar essa medida no histórico e no devido contexto do setor de aviação civil. Quem milita há mais tempo no setor já acompanha essa história. O Brasil vem, e aí a fala da Senadora ilustrou muito bem neste sentido, num caminho de crescimento do transporte aéreo. Se a gente tirar esse último um ano e meio em que a crise econômica abateu um pouco o setor e houve uma redução de demanda, a gente vinha de um histórico de mais ou menos 12 anos crescendo a uma média de 12% ao ano. O transporte aéreo estava com um crescimento de número de passageiros, por assim dizer, um crescimento exponencial. Hoje já se consolidou como o principal modo de transporte interestadual e já superou há alguns anos o transporte rodoviário. De forma que acho muito importante ressaltar o que foi dito pela Senadora: há muito tempo deixou de ser um artigo de luxo, e para muita gente é um serviço de primeira necessidade. Esse crescimento e o acesso das novas camadas da população, pois não são mais classe A e B que podem voar de avião, são uma conquista que precisa não só ser preservada como precisa ser ampliada.

A gente, por um lado, comemora esse crescimento que se viu ao longo dos últimos anos, que foi um crescimento extremamente expressivo. É um dos principais motivos pelos quais esse assunto ou qualquer assunto relativo ao transporte aéreo chama tanta a atenção do Congresso, porque o Congresso Nacional, de alguma forma, é porta-voz da população, e esse serviço é cada vez mais acessível à população. Portanto, qualquer alteração nele é um item de interesse da população em geral.

Então, apesar de a gente ter tido esse crescimento enorme, a gente vê que, se compararmos o Brasil a países também de grande porte, de dimensões continentais, mas com nível maior de desenvolvimento - e a gente vê o índice de viagens por passageiro -, apesar do enorme crescimento, ainda existe um espaço muito grande para crescer. E a preocupação da política de aviação civil é no sentido de permitir esse crescimento, de viabilizar isso, de induzir esse crescimento, e várias medidas são tomadas nesse sentido.

A medida em discussão aqui não vem como uma medida estanque nem como uma medida tomada do dia para a noite, ela vem num contexto talvez dos anos 90, e acho que o principal marco é no início dos anos 2000, 2001, no sentido da liberalização das regras do transporte aéreo. Em 2001, foi iniciada a liberdade tarifária. Acho importante esse marco para traçar um paralelo com a situação que a gente vive hoje. A gente vivia um cenário em que o governo controlava os preços das passagens e, pela verificação de como ele se deu, não é surpresa as primeiras reações que a gente vê a essa nova medida.

Quando se anunciou que o governo deixaria de controlar os preços das passagens, que, em tese, as empresas aéreas, poderiam vender passagens mais caras, as reclamações foram muitas, as percepções foram de que isso não ia gerar o efeito necessário; as passagens não iriam cair, pelo contrário, as passagens iriam subir; só quem se beneficiaria com isso seriam as empresas aéreas. E, de fato, se fosse feita uma avaliação precipitada, no primeiro e no segundo ano após essa medida, não por esse motivo, mas por outros motivos que interferem no preço das passagens, como colocado pelo Secretário Nacional do Consumidor, no primeiro e no segundo ano houve aumento nos preços das passagens - não por esse motivo, como eu disse. Mas se a gente pegar o histórico de lá para cá, as passagens aéreas, em média, decresceram 52%. Esse decréscimo possibilitou essa inclusão de classes, que antes não poderiam utilizar o transporte aéreo, a utilizarem-no hoje.

Então, a primeira informação que vale a pena deixar claro é que no histórico do setor, a gente tem picos e vales em um mês, em outro mês, em função de dólar, de petróleo, mas a tendência histórica é de um decréscimo, uma redução bastante significativa no preço da passagem. Essa é a principal explicação para o acesso que a população tem hoje.

Da mesma forma, essa medida da Anac não é só a Resolução 400, trata de diversos itens e moderniza as condições gerais de transporte. Não vou entrar agora em item por item, mas são itens benéficos para o consumidor, vistos de forma muito clara. Esse item da política de bagagem gerar uma controvérsia era natural, era esperado, e tenho a convicção de que o tempo vai se encarregar de provar o acerto da medida.

É importante ressaltar que não só é uma modernização como um esforço de padronização do setor aéreo. O setor aéreo talvez seja um dos setores da economia em que é mais importante a padronização com regras internacionais. Nós dispendemos bastante esforço em nos adaptarmos, em enquadrar e influenciar nas regras impostas pela Organização da Aviação Civil Internacional, porque essa padronização é fundamental. Transporte aéreo não é uma atividade econômica que acontece no território de um país de forma isolada do território de outros países. Então, como essa integração é muito grande, um voo decola daqui e pousa em outro país, a padronização de regras é fundamental. Mundo afora, salvo quatro exceções - tenho certeza de que o Ricardo Catanant vai saber melhor do que eu os exemplos dos países que trazem esse

tipo de regulação -, a prática mundial, em todos os países mais desenvolvidos, é no sentido de desregulamentação desse tipo de assunto.

No mérito, acho que há dois pontos em que, em termos de diretrizes de política pública, vale a pena ressaltar a visão do Ministério. Primeiro, acho que vou até me valer do mesmo exemplo dado pelo Secretário Nacional do Consumidor, da comparação do transporte aéreo com hotéis. O que a gente tinha, com a regra anterior... Apesar de a gente ter consumidores com perfis diferentes, com poder aquisitivo diferente, motivos para viagem diferentes, o que a gente tinha era uma padronização, por parte do Governo, de montar qual o produto, exatamente; como se o transporte aéreo fosse uma *commodity*, qual o produto que todo consumidor quer.

Então, todo consumidor quer uma passagem que tenha tal regra de remarcação, uma passagem que inclua X quilos de bagagem, e tenta padronizar isso de uma forma. Isso atende a alguns consumidores e não atende a outros. A gente não permite, dessa forma, que o mercado ofereça produtos diferentes para consumidores com necessidades diferentes.

Então, fazendo um exemplo - e aí são bens que, muitas vezes, são comercializados num mesmo momento, para um mesmo público: se eu vou fazer uma viagem para o Rio de Janeiro, qual é a prática que esse consumidor tem. Dado esse histórico -, a gente vai precisar de um tempo de adaptação para rever essa prática? A prática do consumidor geral é entrar num *site* de pesquisas de preço, procurar o preço da passagem mais barato e emitir essa passagem mais barata. Ele não faz a mesma coisa com hotel. Ele não procura só o hotel mais barato; ele verifica se o hotel tem café da manhã incluído ou não; se aquela tarifa é uma tarifa com cancelamento ou sem direito a cancelamento; se o hotel tem *wi-fi*; quantas estrelas tem o hotel. A gente tem uma gama de preços e qualidades diferentes, e serviços ofertados diferentes, e o consumidor pode escolher o que se adapta melhor à sua necessidade.

Essa medida vem no mesmo sentido. Nem toda empresa aérea precisa e nem toda empresa aérea passou a fazer a cobrança separada da bagagem, que, resalto mais uma vez, há uma ilusão de que isso era um serviço gratuito, não é gratuito, ele tem um custo associado; portanto, sempre foi cobrado, mas embutido no preço da passagem e sendo cobrado de todos que transportam ou não bagagem.

Outro item importante desta medida é que ela vinha no sentido de racionalização do consumo. Sempre que a gente tem um produto que aparentemente é de graça ou que mesmo em termos econômicos, obviamente, não é de graça, o quanto você usa esse consumo não interfere no preço que você vai pagar, gera comportamentos que não são os mais eficientes.

Então, a racionalização no sentido de que, a partir dessa nova regra, os passageiros começam a se comportar mais, tentando levar a quantidade de bagagem que é necessária, vai na mesma linha de um paralelo interessante de quando se instala o hidrômetro individual em um prédio. Não só há uma justiça maior no sentido de que quem consumir mais água paga mais e quem consumir menos paga menos, mas também as pessoas passam a consumir de forma mais racional, porque não têm mais aquela ilusão de que esse consumo de água é de graça. Vem a conta no final do mês e isso traz benefícios.

Voltando agora para o transporte aéreo, em termos de redução do peso que as aeronaves carregam, portanto, redução no consumo de combustível e nas emissões, isso ajuda nas várias discussões que a gente tem, nos fóruns internacionais, sobre as metas de redução das emissões. Então, é uma medida bem-vinda.

Mais uma vez, eu resalto que a gente não pode cometer o mesmo erro que foi por muitas pessoas cometido quando da liberdade tarifária. Toda medida precisa de um tempo para análise do impacto regulatório, para variação do resultado da política pública, e a medida é bastante recente. Eu acho que qualquer análise, alguns meses depois, seja no comportamento dos preços, que pode ser influenciado não só por isso, como também já foi dito, mas por outros itens que compõem o custo das empresas, é precipitada, e não é possível agora; alguns meses depois, a gente terá esse diagnóstico de como foi o resultado, como o mercado se comportou.

O que é importante nesse período de adaptação? Muita clareza e transparência na comercialização - acho que é uma cobrança que deve ser feita às empresas aéreas. Elas têm de primar para que o passageiro não tome sustos ao descobrir que a política de uma empresa é A e a política de outra empresa é B. O passageiro, naturalmente, vai ter de se adaptar ao fato de que uma empresa aérea e algumas diferenças mencionadas aqui - o tamanho da bagagem de mão que é autorizado, o gabarito, variar de empresa para empresa - são naturais, acontecem no mundo inteiro. Empresas, inclusive, têm aeronaves diferentes, com tamanho dos bagageiros diferentes. Então, as medidas, as medidas limite não podem ser iguais. Os passageiros vão passar também por um período de adaptação, como há no mundo inteiro, como houve quando isso aconteceu. Hoje isso não é mais um problema, isso é tido como o dia a dia do transporte no mundo afora.

Por fim, eu queria ressaltar que, além da questão de justiça tarifária, quando a gente tenta trabalhar uma padronização de produto, tratando transporte aéreo como uma *commodity* e tentando com isso incluir, cada vez mais - e eu coloco entre aspas -, "direitos", como se esses direitos viessem de graça - direito a cancelamento gratuito, direito a bagagem gratuita,

direito a lanche gratuito -, qualquer coisa que o Governo tenta padronizar, na prática, ele está forçosamente encarecendo o custo e, portanto, encarecendo o preço da passagem.

Então, a impressão que se tem inicialmente é de que, com essa padronização, o mais penalizado é o passageiro que viaja sem levar bagagem, mas paga como se estivesse levando. E eu diria que o mais prejudicado não é esse passageiro, o mais prejudicado é o passageiro que não tem acesso ao transporte aéreo e precisa utilizar outros modais ou não pode fazer a viagem, por uma política estabelecida pelo Governo, que força os preços da passagem a serem mais caros. Eu acho que é principalmente nesse passageiro que a gente tem que pensar.

E a flexibilização das regras permite, cada vez mais, que produtos diferentes sejam oferecidos para passageiros com necessidades diferentes e que mais gente seja atendida, mais gente seja incluída nesse modal. Em última análise, o que todos nós queremos é o desenvolvimento do transporte aéreo e o acesso da população a ele.

Eu desde já me coloco à disposição para responder qualquer questionamento e agradeço o tempo disponibilizado.

Obrigado, Senadora.

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Muito obrigada.

Vamos passar adiante, novamente dizendo a você, que está em casa ou está no trabalho, em algum local, e que acompanha a nossa audiência pública através do portal e-Cidadania, que se você quiser participar, você pode acessar o nosso *site* e se comunicar conosco; também através do Alô Senado: 0800-612211.

Novamente aqui nós temos uma lista grande, na segunda página, de pessoas. Eu não vou nem ler o que elas dizem, para não tomar muito tempo. Vou apenas citar aquelas que ligaram, para que a gente dê uma satisfação, para que aqueles que nos atendem possam comprovar que realmente...

Quero saudar e agradecer a presença do Deputado Russomano, conhecido Deputado Federal pelo Estado de São Paulo, justamente notabilizado na defesa do consumidor deste País. Quero agradecê-lo. Nós já iniciamos a audiência. Tivemos aqui a participação, a fala do Secretário Nacional do Consumidor, do Ministério da Justiça, e do Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil.

Nós vamos dar continuidade a essas falas. Antes, porém, relato que nós já recebemos mais de 50 mensagens desta audiência pública antes de se iniciar audiência. Agora, a nossa Secretaria está trazendo os novos registros. Eu vou só nomear as pessoas dessa segunda página, que se pronunciaram: Elenise Anklan, do Rio Grande do Sul; Aline Martins Silva Magalhaes, de Santa Catarina; Reginaldo Yoshiyaki Araki, de São Paulo;

Leandro Carvalho, da Paraíba; Gilmar Assunção, do Espírito Santo; Gimene Rodrigues, de Pernambuco; Adriana Fernandes de Araújo, de São Paulo; Márcia Varaschin, de Santa Catarina; e Arthur Silveira Byrro, do Espírito Santo. Todos, aqui... É um pronunciamento único, contrário à medida, além de registrarem o desrespeito - segundo eles - ao Código de Defesa do Consumidor, dos direitos do consumidor.

E vamos prosseguir, portanto, passando agora a palavra a Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Ah... Ele pediu para ser o último? Mas aí não vai ser possível. Vai ter que ser o penúltimo, porque todo mundo está pedindo para ser o último e só pode haver um último.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Ah, ele mesmo? Ah, sim. Desculpe-me.

Ângelo Duarte, Subsecretário de Análise Econômica e Advocacia da Concorrência, da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda.

Só um comentário ingênuo, apenas para alegrar a nossa... Isto está parecendo debate político, em que todo mundo quer falar por último, para responder ao outro, quando há os partidos...

O SR. ÂNGELO DUARTE - Quanto a mim, não há problema em falar logo.

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Mas vou passar a palavra ao Sr. Ângelo.

O SR. ÂNGELO DUARTE - Está o.k.

Muito obrigado, Senadora Lídice da Mata.

Eu gostaria de agradecer à Senadora, também à Senadora Fátima Bezerra, pelo convite.

Eu tenho aqui uma breve apresentação.

Eu gostaria de iniciar, falando um pouco sobre o papel da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda.

A Secretaria faz parte do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, fazendo uma função que é complementar do Cade, que é de promoção da concorrência, um jargão da área de advocacia de concorrência.

Nós atuamos junto a órgãos de governo, ao setor privado, levando a mensagem e semeando a importância de haver concorrência nos diversos setores.

O Cade já se ocupa das medidas de punição ou de observação de valores ligados à concorrência.

Também, como órgão do Ministério da Fazenda, cabe a nós a defesa da ordem econômica e a análise à proposição de medidas que tenham o potencial de estimular o funcionamento dos mercados, dos setores econômicos, e a competição, enfim, nos diversos setores da economia.

Bem... Exatamente com esses elementos é que eu vou explorar um pouco essa questão da bagagem, a portaria da Anac, nesta apresentação.

Primeiro, eu vou fazer uma breve introdução do que aconteceu com o setor aéreo, nas últimas décadas.

A partir do final da década de 70, principalmente na década de 80, se viu no mundo todo uma liberalização e uma desregulamentação desse setor em todos os países. Era um setor costumeiramente muito regulado, muito fechado.

Você vê aqui... Nos Estados, a partir de 1978, o Congresso aprovou uma lei que foi um passo importante para a liberalização desse setor. Depois no Canadá, a União Europeia... E, no Brasil, isso também chegou, a partir do final da década de 80, e com um ingrediente a mais.

No início da década de 90, o País abandonou vários daqueles controles de preços, pelo governo, que existiam na época da inflação alta; sempre existiam aquelas câmaras que determinavam preços, regras de tabelamento de preços.

Então, digamos assim, os dois vetores se somaram para uma transformação desse setor no Brasil. Nós tivemos: a partir de 1989, introduzido o regime de bandas tarifárias; 2001, eliminação do controle tarifário; 2005, criação da Anac como regulador, regulação econômica e técnica do setor; depois, em 2011, foi iniciado processo de participação privada na infraestrutura com a concessão dos aeroportos. Hoje a gente tem acordos de “céus abertos”, muito mais competição no setor. Porém esse setor ainda é um dos mais regulados do mundo. Não só no Brasil, como em todos os países, é uma das indústrias muito reguladas, com barreiras à entrada, a capital estrangeiro. Isso é, acho, mais um importante tema a ser endereçado no Brasil, que é quanto ao papel do capital estrangeiro no setor.

O que isso tem a ver com o consumidor? O que isso trouxe para o consumidor? À medida que você desregulamenta o setor, tira amarras para a participação de mais empresas, de mais empreendedores no setor, você tem a criação de novas empresas que vão competir, vão ser mais eficientes e vão transmitir esses ganhos de eficiência para o preço final. Como o Rogerio falou, qualquer análise chega a números bastante relevantes e queda no preço das passagens no Brasil nas últimas duas décadas, pelo menos. Isso também pode ser sentido, a questão da eficiência, porque todas as empresas que operavam no modelo antigo não sobreviveram. Isso aconteceu no mundo todo. Não foram capazes de se transformar rapidamente.

O tráfego aéreo cresceu 500% nos últimos 35 anos no Brasil, ao passo que o PIB mundial só cresceu 180%, ou seja, a desregulamentação no mundo todo levou a um crescimento muito rápido.

Por fim, houve o aparecimento das empresas de baixo custo. Na verdade, aqui há algumas características do que são essas empresas. São empresas que oferecem um conjunto de serviços mais restritos. Mas, na verdade, hoje o mundo está tendendo para o sistema híbrido. Todas as empresas estão com baixo custo e modelo tradicional. Então, dependendo dos mercados, do tipo de consumidor, estão operando nos dois modelos. Essa é uma concepção que está ficando já um pouco ultrapassada.

Bem, para eu explicar um pouco por que é importante essa questão da bagagem, há um conceito econômico - vou tentar ser claro para uma plateia de não economistas e para o público - que é o que é discriminação de preço, que é uma empresa ofertar bens que são parecidos, que têm quase a mesma finalidade, mas a preços diferentes. O caso mais clássico é o de um livro capa dura e um livro capa mole. Você tem um livro, exatamente o mesmo, com o mesmo conteúdo, mas que tem uma capa chique, durinha, e o outro, aquele papel meio de jornal. É o mesmo livro, não tem nenhuma diferença, mas os preços são bastante diferentes, por quê? Por que a empresa faz isso? Porque ela quer, exatamente, oferecer um produto mais caro para aquele consumidor que tem a capacidade de pagamento, de pagar mais pelo livro, e tem aquela pessoa que também quer ler, mas não tem tantos recursos, com uma renda mais baixa e vai comprar o livro mais simples. E assim ele consegue, com um mesmo produto, com aquela mesma obra literária, atender os dois mercados.

Isso acontece também no setor aéreo. Então, à medida que você vai criando serviços diferenciados dentro do setor aéreo, você consegue encaixar demandantes mais sensíveis à renda e demandantes, consumidores menos sensíveis à renda. Isso faz com que eu consiga colocar mais pessoas, em média, dentro dos aviões, vou maximizar a utilização das aeronaves, da infraestrutura em terra, então serei mais eficiente, vou reduzir os custos e, havendo competição, o consumidor vai ter ganhos.

Houve um elemento também recente muito importante, que acho que muitas pessoas que costumam comprar passagens aéreas ou procurar perceberam, que é o uso da tecnologia da informação. Quer dizer, o fato de hoje todo o sistema de controle de tarifas, a distribuição da passagem aérea ser feita eletronicamente, isso permite que as empresas aéreas consigam discriminar quem são os clientes que estão comprando; pelo horário da compra; pela antecedência; se ele usa uma agência de viagem ou se ele usa um *site* da internet; os serviços que ele vai comprar; se ele vai comprar uma tarifa que já inclui um assento maior. Então, com isso ele vai conseguindo discriminar os tipos de consumidores.

Isso é uma discriminação das pessoas? Não é, porque ele quer oferecer um serviço adequado para cada tipo de consumidor. Um consumidor com menor renda é mais sensível a preço, e eu ofereço um serviço mais simples, mas ele vai sair de uma cidade e vai chegar à outra, com condições mínimas de conforto e com segurança que é exigida pela regulamentação. O consumidor menos sensível à renda vai comprar mais próximo, vai pagar mais pela bagagem, como foi mostrado aqui, pode eventualmente ter um assento maior, mas, no básico, ele vai também ter o mesmo serviço. E assim eu consigo usar uma aeronave para tipos de consumidores diferentes.

Então, a importância da diferenciação da bagagem é que eu vou conseguir customizar serviços não só da bagagem, mas da refeição, do *check-in* exclusivo, se é em separado, enfim... O assento conforto vai... Não só o assento conforto que é o maior, mas o direito de escolher o assento, porque, hoje em dia, também, já há isto: há tarifas que você não escolhe o assento, ele vai ser determinado na hora do *check-in* pelo sistema; há outros que o assento não é o assento maior, mas você tem o direito de escolher. Isso ele vai customizar e oferecer serviços conjuntos, combos de serviços diferentes, de acordo com a renda do consumidor. Perfeito.

Agora, vem aquela pergunta, o teste do pudim, que é a seguinte: bem, funcionou? Ou seja, de fato a introdução da venda em separado da bagagem levou você a poder praticar tarifas menores para o grupo mais sensível à renda e tarifas maiores para o grupo menos sensível à renda? Bem, aí eu acho que a questão é mais complexa, e aqui vários dos que me antecederam já tocaram neste tema: as variáveis que estão em jogo na determinação do preço de uma passagem aérea são inúmeros. Eu coloquei alguns aqui, por exemplo, os próprios custos de operação, como combustível, aluguel de aeronave, mão de obra, taxa aeroportuária, isso vai mudando ao longo do tempo - taxa de câmbio, como foi falado pelo Arthur. E os fatores de demanda: qual é a rota, o horário do voo, o dia da semana; se há um evento esportivo, se há feriado, se é mês de férias, se não é; se aquele voo tem conexão com voos internacionais, se não. Então, é um conjunto de variáveis muito, muito amplo, que leva em conta isso. Isso é levado em conta para definir o preço daquela passagem.

Então, nós entendemos que uma análise rigorosa de se a medida teve efeito ou não requer que você tenha um conjunto muito rico de dados, para que você, então, submeta isso a testes estatísticos, que possam determinar e medir esse efeito. Para isso, você não só vai precisar de mais tempo - porque, como foi falado aqui, a medida entrou em vigor, porque teve algumas pendências judiciais, em junho ou julho, dependendo da empresa aérea; então, você tem praticamente dois meses de fato de implementação da medida -, mas também de informações detalhadas que possam me dar, vamos dizer assim, para cada voo, a característica do voo, e eu conseguir controlar por aquelas variáveis.

Então, sem que eu tenha mais tempo para colher vários dados e sem que obtenha dados detalhados, ou seja, *ticket* por *ticket* - quando aquele *ticket* foi comprado, qual é aquele voo, qual é o horário, ver se aquele dia haveria feriado próximo, se era o fim de semana, qual era o mês, qual era o aeroporto, pois, em cidades que têm mais de um aeroporto, isso conta bastante... Sem essas informações, eu diria que é imprudente, pelo menos vendo aqui sobre um ponto de vista estritamente técnico, a gente falar se a medida teve ou não o impacto por ora.

Então, eu acho até... Uma sugestão que eu deixo aqui para as entidades do setor é que, passado um tempo - ainda não passou esse tempo suficiente -, pessoas especializadas sejam contratadas exatamente para a gente tirar essa dúvida; tirar a prova dos nove. Porque, como a gente sabe, há polêmica, há reação por parte das entidades de defesa do consumidor, há reação por parte da população de forma geral, e é importante que a gente coloque uma luz; que a ciência use seus métodos para que haja uma resposta.

Com base em alguns números que a gente recebeu, em algumas informações que a gente recebeu da Anac - mas, eu diria, até imprudentemente -, a gente fez alguns testes estatísticos e detectou que há algum efeito. Mas eu diria que ainda é muito prematuro falar qual é o tamanho desse efeito e se de fato ele vai perdurar pelos próximos meses em função do que eu falei.

Então, era isso que eu tinha para falar.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Agradeço enormemente ao Sr. Ângelo Duarte.

Passo a palavra ao Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear).

Logo depois teremos a última palavra, que é a palavra da Anac, e abriremos o debate.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Bom dia, Srª Senadora Lídice, bom dia a todos os componentes da Mesa. É uma honra estar de volta aos debates do Congresso Nacional e reafirmar sempre, como a senhora colocou: não é questão de virar PhD, mas esses debates são extremamente ricos e sempre mostram dados importantes para a sociedade; e, mais ainda, nós também sempre aprendemos com eles.

Muito rapidamente, algumas intervenções que me antecederam foram bastante precisas em conceitos, mas creio que vale a pena colocar alguns dados históricos. Tanto a SAC, com a sua apresentação, como o Ministério da Fazenda colocaram este dado aqui em evidência: nós tivemos quase metade da tarifa de queda até a última divulgada pela Anac, que foi de 2,56, agora nesse primeiro semestre. Isso nos trouxe a tarifa média em junho, acabando em junho, mais baixa desde que o levantamento começou a ser feito pós-liberação das tarifas em 2002. Mas esse dado aqui vem até junho, 31 de junho. Ele não pega julho, agosto, setembro, que é quando a gente começa a ter a nova política de bagagem. Ora, essa queda que se verifica no primeiro semestre se dá no País inteiro. O único Estado da União onde não se verificou essa queda foi no Distrito Federal. Nos demais Estados, todos eles, há algum tipo de percentual de queda no Yield. O Yield é calculado como o preço vezes o quilômetro... É o custo de cada quilômetro voado.

É interessante colocar qual foi o percentual de passagens vendidas abaixo de R\$300 em cada um dos Estados da União e qual é o cálculo, qual é o dado colocado pelo relatório da Anac do primeiro semestre, e a síntese está ali: 10% dos passageiros que voaram este ano já pagaram menos de R\$100; 58%, menos de R\$300. Mas há um conjunto de passageiros que ainda paga caro: 0,4% pagou acima de R\$1,5 mil, e entre R\$1 mil e R\$1,5 mil você vai ter um pouco mais de 1% ali, 1,5% dos passageiros. Então, embora possa ser pouco percentualmente, o número de passageiros é elevado, se você pensar: 1,5% é quase 1 milhão, um pouco mais de 1 milhão de passageiros. Mas verificamos que a grande maioria dos passageiros que está voando aqui, 60%, está voando a preços absolutamente acessíveis - e isto é dado auditado, não é uma análise, não é uma pesquisa, nada disso.

Essa resolução que está em debate, a Resolução 400 - e eu sempre gosto de lembrar, embora seja claro que o público atente para os pontos mais polêmicos -, é uma resolução enorme. Ela trata de vários temas, e levou um tempo enorme para entrar em vigor, até que, no que diz respeito exatamente à bagagem, as vendas começaram entre o dia primeiro e o fim do mês de junho, com as três empresas.

Ora, o que nós fizemos? Quando a Anac fala que o preço caiu 2,56% no primeiro semestre, nós falamos "bom, legal. Caímos de novo de preço, estamos oferecendo serviços mais acessíveis." Mas isso foi antes da resolução da bagagem.

Nós sempre dissemos e reafirmamos que quem faz a avaliação final de preço é a Anac. Nós não fazemos, até porque não temos acesso a isso. E, aí, nós vimos, na mesma época - e foi esta a razão pela qual nós divulgamos os dados da Anac, que saíram esta semana -, no mesmo dia ou um dia depois, que saiu o IPCA do IBGE, que é um outro dado público de governo. E o IPCA-15 mostrou, até setembro, uma queda de quase 13% no preço das passagens aéreas, de janeiro para setembro. Aí, nós pensamos: puxa vida, se a Anac disse 2,5%, e o IPCA disse 13%, é um número grande.

É importante lembrar aqui o seguinte: a nossa referência sempre é a Anac. Nós sempre usamos o IBGE ou quaisquer outros dados como preliminares, como tendências, como cenários, como pré-avaliação. Por quê? Porque esses dados sempre podem mudar. Quando a Anac faz o relatório final é que nós batemos o martelo e dizemos "bom... Realmente, agora, esse é o dado."

Bom... Aí, nós fomos tentar entender o seguinte: o que é que pode ter acontecido de junho para setembro? Volta-se aos dados oficiais. O relatório da Anac mostra - isso está no *site*, na internet - estabilidade de custos variados, dos outros custos, que impactam no preço, nesse período analisado.

Nós fomos às empresas e perguntamos: escuta, como é foi a prática de vocês entre julho e setembro? O que é que aconteceu? Que preços vocês praticaram? Comecem a nos dar os dados preliminares. E, aí, nós mostramos o quê? A Azul pegou cinco trechos e mostrou: "Olhe aqui... Isso aqui tem quedas bastante expressivas: 30, 22 e etc." A Gol começa lá, em seis e pouco, tem 9, 12, 15, 30... A Latam, mesma coisa - os daqui estão um pouquinho mais altos.

Então, todas as empresas, nos seus dados preliminares, mostraram queda de preço. O que é que nós fizemos? Isso está na internet. Está no nosso *site*, na internet; está na entrevista coletiva que nós demos quinta-feira, que está gravada; está nas

duas notas que nós soltamos na mídia. O que é que os nossos dados preliminares mostraram? Primeiro: ao redor de 62, 63% dos passageiros viajaram sem bagagem despachada. Compraram a tarifa mais baixa.

A Avianca ainda não pode ser aferida, porque iniciou agora, esta semana.

Na Gol, inclusive, houve um aumento de 50% do volume de viajantes, sem despachar a bagagem. Na Latam, mais de 900 mil passageiros voando com as tarifas mais baixas.

Ora, o que é que nós, então, colocamos aqui? O dado da Anac foi da tarifa de R\$323, a mais baixa desde 2002. E nós colocamos isto aqui para toda a mídia. Os dados preliminares reportados pelas associadas registram uma queda de 7 a 30%, dependendo do trecho.

O IBGE acaba de divulgar o IPCA-15, com 12,99%.

E nós dissemos a toda a imprensa o seguinte: olha, há um dado preliminar, aqui, importante, para nós começarmos a pensar, que é o seguinte: você tem quedas que vão desde 7% até 30%, dependendo do trecho.

E escrevemos e publicamos o seguinte: se isto, ou seja, se o dado do IBGE é real - e eu repito sempre, disse isso, está gravado, está escrito -, se o dado do IBGE mostra 13, o dado da Anac mostra 2,56 antes, os primeiros dados mostram uma série de quedas, nós podemos começar a pensar e podemos começar a aferir que a real tendência é de queda. Esse, aliás, é o título da nota à imprensa distribuída na quinta-feira passada.

Portanto, o que eu quero aqui é reafirmar todos os dados que nós colocamos à imprensa e todos os textos que nós distribuimos, por quê? Porque não fazemos propaganda. A Abear é uma entidade conhecida há seis anos pelo rigor com que trata os seus dados e pelo fato de disponibilizar informação ao mercado. Nós não fazemos análise, não ficamos fazendo *marketing*, não é esse o nosso papel e não é esse o cenário com o qual nós trabalhamos. O que fizemos foi: dada uma polêmica enorme instalada na sociedade, dado o fato de que, na semana passada, dois órgãos oficiais divulgaram dados, que são dados inquestionáveis pelo rigor metodológico com que são tratados, nós, inclusive, já dissemos aqui, neste plenário - a Senadora Lídice já teve a oportunidade de me ouvir e dizer isso mais de uma vez -, nós sempre nos referenciamos nos dados da Anac e sempre tomamos o IBGE e o IPCA como um indicador de tendência. Ora, o dado formal fala de uma queda de 2,5; o dado do IBGE, que é um indicador de tendência, quando avança três meses depois do dado da Anac, fala de uma queda de 13. Fomos perguntar: "Alguém já tem dados preliminares?" "Temos, os primeiros dados são esses." E nós julgamos que era importante e é correto manter, como sempre fizemos, a sociedade informada dos dados a que nós temos acesso.

Portanto, hoje nós podemos dizer: um, o povo brasileiro, se tomarmos os dados desde 2002, paga hoje a tarifa média mais baixa desde que começou o levantamento a ser feito; dois, os dados preliminares, os primeiros dados divulgados sobre a política de bagagem mostram que, num conjunto importante de trechos, comparados os preços praticados neste ano com os preços praticados no ano passado, já há tarifas mais baixas disponíveis; e, três, reafirmar o que eu disse de público - isto está em todos os jornais -, quando a Anac, ao início do ano que vem, soltar mais um semestre de dados, a real tendência, em se mantendo o cenário colocado aqui, é de que teremos tarifas médias ainda mais baixas.

Ora, eu não vou me ater aqui ao conceito colocado - acho que tanto o Ministério da Fazenda deixou muito claro como se faz o conceito como a apresentação da SAC. E quero reafirmar aqui o que nós estamos constatando de fato: esse período de transição vem mostrando que se 60% a 65% dos passageiros - esse é um dado real - compram bilhete sem bagagem, nós temos uma maioria esmagadora, uma maioria bastante considerável de consumidores bem atendidos, porque são produtos diferentes para preços diferentes e custos diferentes. E estamos trabalhando fortemente, porque queremos ter todos os consumidores bem atendidos. É importante, quando um debate desses se instala, entender que nós atendemos os consumidores, nós transportamos os passageiros. Nos últimos dois meses e meio, podemos falar aí de quase 12 milhões de passageiros transportados - só nos últimos dois meses e meio.

E os nossos índices de satisfação seguem bastante altos.

Quero aqui deixar claro - é importante dizer isso - que qualquer consumidor que esteja descontente é ponto de nossa atenção. Para qualquer pessoa, seja um Senador da República, seja um cidadão sem mandato, seja um empresário, seja alguém que vai de férias, seja homem ou mulher, ganhe a renda que ganhar, compre o bilhete que comprar, nós queremos ter sempre um produto e um serviço para atendê-lo de forma adequada.

O dado que nos mostra se estamos fazendo isso ou não é exatamente o índice que fala do descontentamento ou do contentamento dos nossos consumidores. Nós temos pesquisas internas e temos as pesquisas externas. Se olharmos as externas, pelos dados de reclamação que nós tínhamos há cinco, seis, sete anos, nós estávamos no *top 10* do *ranking* de reclamações. Caímos vertiginosamente. Os últimos *rankings* colocam as empresas aéreas como nº 45, 50, 55 desses *rankings*.

A nossa meta é chegar a zero reclamação. Nós trabalhamos para isso, e, na medida em que os preços dos bilhetes continuarem baixando, na medida em que nós consigamos superar os desafios que ainda se colocam para a aviação brasileira, mantendo-a distante do cenário internacional, mais cara do que no ambiente internacional, na medida em que formos superando isso, essa situação só tende a melhorar.

Por exemplo, existem três temas em debate agora no Congresso Nacional que têm impacto direto sobre esses resultados, Senadora Lídice.

Primeiro, há um projeto tramitando no Senado que fixa um teto para querosene de aviação. É importante usar este espaço aqui - e brevemente encerro. Por que debatemos o tema ICMs? Não é porque sejamos contra o ICMs. Debatemos esse tema porque o Brasil é o único país do mundo que cobra taxas regionais sobre querosene de aviação.

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - E isso torna o nosso querosene de aviação aproximadamente 58% a 70% mais caro, dependendo do aeroporto, se comparado a preços internacionais. E nós, como não cobramos essas taxas no Brasil - o Brasil não cobra essas taxas para quem voa para o exterior, mas cobra para o voo doméstico -, muitas vezes, Senadora Lídice, esse cenário faz com que voar de São Paulo para a sua Bahia seja mais caro do que voar de São Paulo para a Argentina. Então, esse é um tema e, por isso, esse tema está em debate.

Segundo, também está em debate aqui no Senado o Código Brasileiro de Aeronáutica. Esse código é uma espécie de "Constituição" do setor, digamos assim, entre aspas, e um conjunto de regras a ser definido por esse código - ele está aqui no Senado e depois vai para a Câmara - pode impactar de forma positiva ou negativa o serviço, o atendimento, o volume de crescimento do setor. Quanto mais próximo ele for do ambiente internacional, mais competitivos estaremos, mais capazes de ampliar o atendimento às pessoas estaremos.

Terceiro, a Câmara está debatendo agora o projeto, a MP enviada pelo Executivo que reonera a folha de pagamentos de um conjunto imensos de atividades e setores da economia. Esse projeto começou a tramitar agora. Ele teve uma primeira tramitação, voltou para o Executivo e agora voltou para cá por meio de medida provisória. Deputado, eu creio que é isso, não é?

Voltou por meio de uma medida provisória... Perdão! Voltou por um projeto de lei. Era medida provisória na primeira versão, voltou por um projeto de lei. E dependendo do seu resultado, isso também pode ter algum tipo de impacto.

Portanto, é claro, e aqui corroboro o que foi dito pelos palestrantes que me antecederam. Há um conjunto de dados e cenários que vai impactar o resultado final. E é por isso que nós tivemos o cuidado de, ao divulgar os dados que divulgamos, que são dados objetivos, é matemática, não há análise, nós o fizemos com a consciência e a certeza de que estamos prestando informações à sociedade que refletem o que já aconteceu, não é que isso é proposto. Todos os dados que nós pusemos aqui já foram praticados. Então, esses preços já foram praticados, já foram voados, e os consumidores já viveram essa experiência.

Eu creio que com isso posso encerrar a primeira parte e ficar à disposição para a sequência.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Muito obrigada.

Passo agora a palavra à Anac.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Muito bom dia a todos. Bom dia, Senadora Lídice.

Eu agradeço, em nome da Agência, o convite para estar aqui mais uma vez, no Senado. Acredito, já perdi as contas, que essa deva ser a décima vez que venho ao Congresso para falar desse tema, das novas condições gerais de transporte, mas é sempre mais uma oportunidade que nós tomamos para trazer esclarecimentos, melhorar a qualidade do debate. Então, quantas mais oportunidades surgirem para virmos aqui debater essas questões, a Anac se encontrará sempre à disposição e virá de muito bom grado.

Muito obrigado, Senadora.

Eu vou fazer uma apresentação, passar por esses tópicos: trazer o contexto regulatório, os propósitos, fundamentos que explicam o porquê da adoção das medidas e que, como já dito, a franquia de bagagem é apenas um dos pontos que constam de um regulamento de mais de 40 artigos, muitos deles com questões extremamente interessantes do ponto de vista do consumidor.

Eu vou apresentar os efeitos esperados no mercado, como a Anac faz o acompanhamento do setor, alguns efeitos já observáveis, e medidas para o desenvolvimento do setor, para o final.

Como contexto regulatório, e isso já foi abordado aqui, vimos numa espiral, num movimento de crescimento de oferta, aumento do número de passageiros transportados, com uma série de medidas direcionadas com a diminuição do peso do Estado e da regulação sobre a atividade do transporte aéreo.

E qual a resposta? Os números que apresentamos? Triplicamos o número de passageiros transportados no setor aéreo, superamos o número de passageiros transportados no modal rodoviário, pois que até há dez anos o transporte aéreo se encontrava na casa de 30, 35%, e hoje responde por mais de 60% do número de passageiros transportados nas instâncias interestaduais.

Então, com redução a preços já deflacionados a mais da metade do preço, hoje a nossa tarifa média oscila em R\$323,00. E o que é mais importante: ainda há mais espaço para mais crescimento.

Nós ainda temos uma agenda de discussão de uma série de pontos, que eu vou colocar ao final, que devem ser considerados especialmente por esta Casa, que poderão promover ainda mais o aumento desse modal com a diferenciação de serviços, enfim, como a gente vai poder observar.

Os propósitos fundamentais para a adoção da medida.

O estímulo à concorrência. A Anac trouxe a medida fundamentalmente como um ponto a mais pelo qual as empresas vão poder brigar por novos consumidores, propiciar a diferenciação de serviços e preços para melhor atender a essa diferente necessidade de diferentes passageiros, convergência para as melhores práticas regulatórias internacionais e os princípios da Organização da Aviação Civil Internacional.

Nessa organização, da qual o Brasil faz parte desde a sua fundação, nós somos um dos poucos países que integram o conselho da agência; são 20 países e sempre estivemos lá. O Brasil foi, nas últimas duas eleições, o País mais votado para integrar esse conselho. Então temos grande participação e muito ativa na OACI. E essas regras que foram trazidas, em especial a questão da desregulação da franquia de bagagem, seguiu à risca aqueles princípios que são colocados por essa organização quando os países se lançam na revisão dos regulamentos de proteção do consumidor ou se lançam a escrever e regular o assunto.

Nós buscamos, fundamentalmente - esse é um ponto muito importante -, ampliar a transparência nas relações de consumo. Na regra anterior, o passageiro sabia que tinha embutido lá 23 Kg. Quisesse ele fazer uso ou não, ele estava pagando por aquele serviço. Agora passa a ficar mais claro para o consumidor o que ele está adquirindo, e a agência primou, na redação da resolução, para que as empresas, na oferta do serviço e no aeroporto, dessem a informação correta para o consumidor.

Contribuir para a construção de um ambiente regulatório mais propício a novos modelos de negócio, as chamadas empresas *low-cost*, e a entrada de novas empresas no mercado. Muito se questiona e muito se debate por que não surgem as empresas *low-cost* no nosso mercado? Algumas entraram, uma questão de 12 ou 13 anos atrás, com essa proposta, mas acabaram praticando preço semelhante ao de uma empresa de serviço cheio, *full service* que a gente chama. E muitas das respostas que se podem ter são o marco regulatório que nós tínhamos até então.

A ANAC, portanto, está tentando tirar regras, não só para promover a concorrência entre as empresas que atuam no nosso mercado, mas, fundamentalmente, para atrair novas empresas para o mercado nacional e empresas aéreas estrangeiras. Nós tivemos, Senadora, ontem, inclusive, o anúncio de uma empresa *low cost* que anunciou que vai fazer um *hub* numa cidade do Nordeste do País trazendo essa proposta com a prática de uma franquia que a regra anterior não teria possibilitado.

Empresas na Argentina. Ultra *low cost*, inclusive. A maior *low cost* do mundo se fundou na Argentina e já anunciou a intenção de implantar serviços para o Brasil. Ela não faria isso se não fosse essa medida de desregulação. Então são novos modelos de negócio, novos serviços que vêm para trazer concorrência para o setor e mais serviços, maior oferta de passagens.

Fundamentos. O processo normativo efetivamente se iniciou em 2012. Desde então, nós já temos documentos elaborados pela agência, estudos que foram feitos, audiências públicas formalmente instauradas, com a participação dos órgãos do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor, com o Ministério Público; nós tivemos grande interação com o Ministério Público e com a própria Senacon, com o DPDC.

Em 2016, fizemos audiência pública e a resolução foi finalmente publicada, com o prazo de *vacatio legis* de 90 dias, em dezembro de 2016.

O que explica? De onde nós buscamos os principais fundamentos para essas medidas? A teoria econômica da regulação, que foi muito bem abordada aqui pelo representante da Ceaee; a experiência nacional e a internacional.

Como o nosso mercado se comportou com a desregulação dos preços, como foi bem abordado pelo Secretário de Política Regulatória da Aviação Civil? Se, há 13 anos, tivessem perguntado: o que vai acontecer com a liberação dos preços? As empresas vão poder cobrar, Deputado Russomano, o preço que bem entenderem? A reação natural das pessoas seria dizer,

como de fato houve essa reação: "Não, isso é um absurdo; as empresas vão cobrar preços altíssimos". E o que se verificou foi o contrário. E o que explica esse fenômeno? É porque as empresas são boazinhas? Não. É porque houve concorrência. Então, a nossa experiência nacional demonstra que, no nosso setor, a despeito de haver poucas empresas no mercado doméstico, ainda, houve efetiva concorrência ao largo desses 12, 13 anos. E a experiência internacional que é fundamental. Vou voltar a esse ponto mais adiante. Os princípios emanados da Organização da Aviação Civil Internacional. Inúmeras reuniões com o setor regulado e entidades envolvidas. Foram mais de 40 reuniões formalmente instauradas pela Anac com atores externos, de Governo, do Legislativo.

O estudo do comportamento que nós fizemos, em termos de bagagem despachada. Vou chegar a esse ponto mais adiante também. Qual era o comportamento do consumidor antes da desregulação. Houve robusta análise de impacto regulatório. Um dos maiores especialistas, no Brasil, sobre o assunto, sobre a análise de impacto regulatório, fez uma revisão de todo o nosso processo e disse que nós cumprimos não só uma, nem duas, nem três metodologias, mas pelo menos cinco metodologias, desde *screening*, enfim, uma série de outras mais. Então, ele aprovou, inclusive, sob esse prisma da análise do impacto regulatório, os estudos que a agência fez; e houve inúmeras contribuições da sociedade. Até hoje, na Anac, o recorde de contribuições que recebemos da sociedade civil foi para essa Resolução nº 400.

Se eu pudesse resumir toda a minha fala a um único propósito, portanto, que levou a agência a adotar essa medida - "Vamos focar aqui na desregulamentação da franquia de bagagem" - é a concorrência. Esse é o propósito fundamental.

Temos uma série de outros mais, e vou passar ao longo da apresentação, como a questão da transparência para o consumidor. O consumidor agora passa a saber pelo que está pagando. Antes estava embutido no preço, não estava claro para o consumidor. Agora ele pode optar, inclusive, por comprar uma passagem sem a franquia, sabendo que está pagando só por aquilo.

Mas o fundamento essencialmente: em que gira a concorrência, em torno de quê? Diferentes passageiros com diferentes necessidades e disposição de pagamento demandam produtos e serviços diferenciados. E os fornecedores disputam essa preferência dos passageiros.

Então, é dessa interação da demanda e da oferta que são dimensionados os serviços em torno de preço, de qualidade, de frequência. E utilizamos uma série de outros fatores que são extremamente complexos, que influenciam na formação dos preços do setor.

O processo da concorrência, portanto, em um gráfico bastante resumido. Os três elementos, preço, qualidade e inovação, geram mais e mais concorrência.

A Anac, tirando a regulação... Então, é muito bom poder esclarecer para a opinião pública: a Anac não obriga as empresas ou passa a obrigar que os consumidores paguem separadamente pela franquia de bagagem. A Anac só não vai mais dizer que vão estar embutidos no preço que o passageiro paga pelo bilhete os 23Kg. As empresas agora passam a ter mais flexibilidade para apresentar inovação e discutir com a sociedade civil. E esta audiência contribui para isso, inclusive, para esse dimensionamento.

Então, nessa interação entre demanda e oferta e a conjugação de uma série de fatores, a tendência é que isso gere um processo concorrencial num círculo virtuoso.

Livre concorrência, portanto.

Nós temos um ambiente de livre concorrência no setor de transporte aéreo no Brasil. Ele leva a um ganho de eficiência alocativa. A produção de assentos tende a atender às necessidades dos consumidores em quantidade e qualidade, naquela proporção que eles estão dispostos a pagar.

A maior eficiência produtiva.

A produção tende a se dar em custos mínimos, em preços menores e, num ambiente competitivo, esses custos reduzidos são passados para os consumidores, como nós já tivemos prova no nosso setor de transporte aéreo com a liberação dos preços.

Capacidade de inovação.

Isso é fundamental. Quando se estabelece uma barra, o Governo diz que um dado item, um dado serviço só pode ser produzido com tais requisitos, o que o Governo faz, a mão pesada do Governo? Ele impede a inovação, ele impede a concorrência. Notadamente, a teoria econômica demonstra que isso encarece os serviços, quando não diminui a oferta feita aos consumidores. E maior bem-estar social, portanto.

Os riscos das políticas públicas e medidas regulatórias.

Eu falei da mão pesada do Estado, não é, Senadora? A ação do Governo pode causar, sim, distorções na economia, a ponto de afetar a concorrência. Nós, no Brasil, sabemos muito disso. Nós sempre estamos nos perguntando por que o carro produzido no Brasil é mais caro do que o carro produzido em outros lugares? Por que o carro produzido aqui é mais caro

do que o carro que o próprio país exporta para outros países? Vamos investigar as razões do que causa essas distorções? Aí a gente vai chegar em questões semelhantes a essas de que estamos tentando tratar aqui que é a desregulação do serviço para proporcionar maior concorrência.

Segundo a Cartilha de Promoção à Concorrência da Seae, que até trouxemos aqui para poder discutir, a limitação à capacidade concorrencial dos ofertantes e a limitação às escolhas trazem efeitos negativos nesse sentido.

A falha de governo que é, portanto, a intervenção que cause distorções no mercado, levando a uma alocação de recursos menos eficiente do que haveria sem essa intervenção. Essa é a falha de governo. Essa é a falha de governo que havia com a regulação anterior da agência, que obrigava toda empresa aérea que quisesse vender serviços no País a embutir, no preço da passagem, 23kg ou duas peças de 32kg para o mercado internacional.

A Anac não obriga, portanto. Agora, que as empresas passem a cobrar. Elas podem passar agora. Com aquela interação entre a oferta e demanda, elas vão medir a sensibilidade do passageiro agora, que passa a ter um produto diferenciado, que tende a vir em menores preços, pelo que o passageiro vai optar.

Ele hoje continua optando com a possibilidade de adquirir uma passagem com franquia. No resto do mundo, onde a questão não é mais regulada, continuou havendo passagens ofertadas e empresas que utilizam desse modelo de negócio de oferecer passagens com franquia de bagagem embutida. Empresas *low cost*, inclusive.

Uma das maiores empresas *low cost*, se não a maior dos Estados Unidos da América, a Southwest, oferece 46kg de bagagem, incluídos no preço da bagagem. O que é isso? É inovação, é concorrência. Ela apresenta essa assimetria como um diferencial competitivo para granjear mais consumidores.

Então, o mercado desregulado chega a esses arranjos, inclusive.

O diagnóstico, então, que nós fizemos: não foi identificada falha de mercado que respaldasse essa intervenção do mercado...

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - ... fixar franquia para despacho e bagagem. Qual a razão? Por que havia, embutidos na passagem, 23kg? O Secretário do Consumidor menciona que isso era um costume, que isso já estava arraigado. Mas se nós formos investigar, nas origens, de onde surgiu esta regra, que foi inclusive da reguladora que precedeu a Anac, de colocar a franquia de bagagem embutida de 23kg, e, nós vamos ver, que foi uma prática, inclusive, que prejudicou a concorrência, foi uma prática eventualmente anticompetitiva.

As franquias de bagagem antes eram fixadas em âmbito global pela associação das empresas internacionais de transporte aéreo, que recomendavam, portanto, que as empresas adotassem tal padrão. E, em um dado momento, essa associação passou a dizer que era livre, cada empresa cobraria o que quisesse. O regulador brasileiro foi - no caso justamente dessa mudança da regra da associação das empresas - e colocou, Senadora, na regulação, o que todas as empresas deveriam observar. Com que propósito? Quais foram os efeitos disso eventualmente? Nós tivemos, ao largo, desde a implantação da agência, empresas *low cost* que pretenderam, quiseram entrar em nosso mercado. Nós tivemos essa interação com eles e ouvimos de empresas *low cost*, de lá de fora, dizendo o seguinte: "Enquanto o governo brasileiro disser como eu tenho que vender o meu serviço, eu não entro no mercado brasileiro."

Então, nós já tivemos, ao longo desse período, a possibilidade de contar com outras empresas *low cost* aqui em nosso mercado e, agora, a gente já começou a observar esse movimento.

Qual o problema, portanto, que se pretendia resolver? Fixar dentro do preço uma franquia de bagagem única, que quisesse ou não o consumidor fazer uso dessa franquia de bagagem? E limitava, com eu já disse e frisei, a capacidade concorrencial dos ofertantes, à medida que fixava padrões de qualidade que excediam o nível escolhido por determinados consumidores bem informados, resultando em menor variedade de produtos.

Esse era o comportamento antes da edição. Nós levantamos uma série e verificamos que em 2015 - a gente trouxe esses dados - a bagagem despachada pelos passageiros, nos voos domésticos, Senadora, era de 12kg em média. Ele pagava por 23kg, é óbvio, e alguns consumidores faziam uso dessa bagagem, outros não faziam uso dessa franquia pela qual eles haviam pagado, mas a média oscilava em torno de 12kg. No mercado internacional estava ali em 20kg e o comportamento era que despachavam bagagem cerca de 65%, portanto, 35% já não despachavam a bagagem, usavam sua bagagem de mão.

Então, aquela regra aqui, que padronizava isso para todos, já não atendia a um grande número de consumidores, ela estava descalibrada. Se, hoje, nós houvéssimos de voltar atrás e fixar as franquias de bagagem, qual valor que se utilizaria? Doze quilos? Vinte e três? Vinte e oito? Não há um parâmetro seguro e não seria desejável que se voltasse a fazer isso.

Isso é muito importante frisar, no resto do mundo - exceto aqueles países - o assunto não é regulado, nunca foi ou já não é mais regulado. Continua havendo empresas que vendem passagens com franquia de bagagem embutida, surgiram novos

modelos de negócios, que são as empresas *low cost*, e, diga-se, as empresas que mais crescem no mundo são essas empresas *low cost*. Então, para quem argumenta que há um empobrecimento dos serviços, que isso é contrário aos interesses dos passageiros, os passageiros, quando vão comprar passagens, escolhem o fator preço. Então, as empresas *low cost* crescem no resto do mundo porque os passageiros hoje querem pagar o menor preço possível.

A desregulamentação promovida pela agência busca exatamente atender a essa demanda desses passageiros, que conseguem se programar, que buscam o menor preço.

Esse é o círculo virtuoso que a gente espera poder ver e os resultados são de médio a longo prazo. Mais inovação, diferenciação de serviços, gerando uma maior eficiência, que leva a menores custos, que leva a menores preços no mercado competitivo, que leva a maior inclusão social, maior demanda, que gera mais investimentos, que gera mais oferta, que gera mais inovação. É esse o círculo virtuoso que a gente precisa começar a ver instaurado, não só para a aviação civil, mas a gente poderia pensar isso para uma série de outros setores no País.

Efeitos, portanto, para o transporte aéreo: oferta de passagens sem franquia a preços mais acessíveis do que aquelas com franquia, que também continuam sendo ofertadas; ganhos de eficiência por parte do passageiro e das empresas aéreas; tarifas aéreas passam a oscilar conforme inúmeras condições de mercado. A gente sabe disso. Não é só a bagagem que vai, eventualmente, influir para uma queda de preços. A formação do preço do setor é extremamente complexa. Ela depende de inúmeros fatores macroeconômicos, crescimento do PIB, variação do barril do petróleo, do dólar e de uma série de fatores, como já foi exposto aqui, como a antecedência com que o passageiro consegue comprar passagem, o dia da semana, o horário do dia. Às vezes, o horário das 8h da manhã é muito mais caro do que o horário ao meio-dia. O horário vale no aeroporto, porque os passageiros querem poder chegar em um determinado horário, passar o dia, eventualmente, voltar para suas casas ou iniciar uma viagem de turismo naquele horário que melhor se encaixa na entrada no hotel. Então, tudo isso influencia na formação de preços.

O objetivo estratégico, que ajudou no acompanhamento do setor. A Anac tem uma robusta metodologia. Isso consta do planejamento estratégico da gente para acompanhamento não só de preço, mas em termos de oferta e do crescimento, para verificação. Essas informações constam de relatórios que são registrados na agência. São estas: tarifas comercializadas; demanda e oferta do transporte aéreo; receitas, custos e despesas; frota e pessoal. Todas essas informações são abertas ao público hoje. Elas têm uma publicação periódica. É um robusto tratamento estatístico de verificação e fiscalização desses dados.

Um ponto que surgiu na discussão, mencionado pelo Secretário Rollo e debatido aqui já pelo Eduardo, é: por que essas diferenças? Por que o IBGE solta um decréscimo, um declínio de 12% nos preços; a Anac fala que, no mesmo período, foram 2,36%; e as empresas vêm com uma informação destoante disso? São metodologias distintas, com propósitos distintos. A Anac coleta todos os bilhetes que foram comercializados, com uma certa defasagem, uma metodologia preestabelecida, que está toda publicada no nosso *site*. Nós verificamos, portanto, depois de todo esse tratamento e essa fiscalização do dado, e publicamos do passado. O que o IBGE traz é uma projeção com o propósito específico de acompanhamento desse índice do IPCA. Então, o IBGE não olha a passagem já vendida. Ele olha a passagem anunciada no *site*, quer seja vendida ou não aquela passagem. Então, se a empresa aérea anuncia para hoje à tarde um preço a 1.500, o IBGE, conforme a sua metodologia... Nós já tivemos inúmeras reuniões e discussões com o IBGE. E são metodologias distintas que se justificam. Não que a nossa esteja certa e a deles, errada. É que são propósitos distintos. Eles capturam, portanto, o preço anunciado pela passagem, de 1.500 para hoje à tarde, quer seja vendida ou não. Isso compõe o preço lá e o que vai compor o IPCA. A Anac olha para trás, um período de tempo, coleta todos os bilhetes comercializados pelas empresas aéreas e dá abertura para isso. E há um relatório, portanto, de microdados, publicado no *site* da agência, que está à disposição de todos os presentes e de todos os que nos jovens para poderem fazer as análises, enfim. E a academia faz bastante análise, inclusive, sobre essa questão e os efeitos que se esperam com a desregulação da franquia de bagagem.

Nós colocamos... É importante colocar também. O Secretário do Consumidor já mencionou. A Anac, por sugestão, inclusive, da própria Senacon, incluiu uma *review clause*, uma cláusula de revisão obrigatória - ela é nova na agência e rara de se ver, inclusive, no setor dos desregulados - em que nós vamos coletar dados, fazer análise e abrir para a sociedade tudo isso que, sem prejuízo dos dados, que nós já estamos divulgando, inclusive, com essas questões.

Quanto ao efeito preço, e esse é o efeito a que todas as pessoas se apegam, é importante mencionar que não houve, em nenhum documento produzido pela agência, nenhuma assertiva no seguinte sentido: de que a desregulação levaria à queda de preços. Esse é um efeito secundário das medidas. É importante que se frise isso. Secundário em que medida? Pelo que eu já expliquei aqui, desse círculo virtuoso, à medida que isso promova mais concorrência, mais passageiros viajando, e esse ciclo se complete, a tendência é que mais concorrência, portanto, traga melhores preços.

Isso se verificou no País, inclusive, com a desregulação dos preços de passagens e no resto do mundo em que esse modelo já é praticado e em que as empresas *low cost* passaram a atuar.

Nós fazemos monitoramento, inclusive, de todas as reclamações. E é importante vir a esta Casa, inclusive, para colher de todos os debatedores que estão aqui presentes quais as suas impressões, preocupações, para que nós possamos direcionar a atividade de fiscalização e monitoramento pela agência.

E é muito importante frisar que nós fomos a primeira agência reguladora a fazer uma adesão formal à plataforma do Ministério da Justiça, que é o www.consumidor.gov.br.

Inclusive, Secretário, nós julgamos que o aumento de reclamações levadas ao consumidor.gov tenha-se derivado, inclusive, dessa aproximação que a Anac fez da então gestão da Senacon para que mais e mais passageiros pudessem utilizar-se desse canal para fazer mediação.

Hoje o Deputado Russomano sabe bem, infelizmente, o número de passageiros que têm eventualmente de acorrer ao Judiciário para ter o seu problema resolvido, buscar uma indenização.

Essa plataforma do consumidor.gov tem números expressivos de solucionamentos dessas controvérsias. Então, o passageiro já passa a poder fazer lá a sua reclamação. E, em 70% do transporte aéreo, em média, ele já consegue sair dali com a solução do seu problema ou eventualmente com uma indenização, sem ter de acorrer ao Judiciário.

Então, isso representa ganhos para a Administração Pública, que passa a ter mecanismo mais efetivo de tratar as reclamações dos passageiros sem que eles precisem ir ao Judiciário. Então, estamos buscando - e miramos nessa resolução também - diminuir os conflitos entre passageiros e empresas que hoje ainda são levados ao Poder Judiciário.

Nós fazemos o monitoramento de todas as reclamações que são levadas ao consumidor.gov. Nós estamos discutindo, inclusive, com a Senacon o assunto. Nós fazemos a publicação desses relatórios específicos do setor aéreo dessas reclamações que são levadas lá.

Efeitos já observáveis. É muito bom poder frisar alguns pontos aqui. Nós falamos. E é o aspecto mais sensível que os consumidores reclamam: "mas preço não está caindo". Pelo que eu expliquei, seria indevido fazer qualquer conclusão em curto prazo do comportamento dos preços em função ou não da desregulação ou não da franquia de bagagem. As empresas aéreas, no número que divulgaram, eventualmente fizeram um recorte. Cada empresa fez o seu recorte das passagens vendidas. Mas a Anac não conhece a metodologia. O Eduardo pode voltar, se for o caso, a explicar um pouco melhor essa questão.

Mas o que já passamos a observar? Passagens com franquia de bagagem continuam sendo ofertadas. Não acabou a franquia de bagagem a despeito do que muito foi divulgado. "A Anac acabou com a franquia de bagagem." Não, não acabamos. Nós só não passamos a dizer qual é a franquia de bagagem que tem de ser obrigatoriamente praticada.

Passagens sem franquia para despacho de bagagem são ofertadas a preços menores do que aquelas com franquia. Isso, inclusive, foi anunciado com larga escala pelas empresas.

Possibilidades de contratação posterior de franquia para despacho de bagagem. Então, esse é o modelo mundial. As empresas no resto do mundo, como se comporta o mercado? Para quem não teve oportunidade de viajar para outros países e comprar eventualmente uma passagem com uma empresa *low cost*, que ofereça essa tarifa sem a franquia embutida.

Se o passageiro compra a passagem, ele tem a possibilidade de comprar uma peça de franquia de bagagem por um preço "x". Se o passageiro não compra com antecedência e deixa para comprar no aeroporto, essa peça vai ser cobrada por um preço diferenciado. Para quê? Para estimular que os consumidores façam essa compra antecipada, para que a empresa tenha os efetivos ganhos de eficiência alocativa, previsibilidade no uso do porão, de combustível que vai ter que ser colocado a bordo para poder fazer esse voo. O preço da franquia para despacho de bagagem pode ser menor quanto maior for a antecedência da compra desse serviço em relação ao voo.

Aqui é interessante também pegar um gancho de uma fala que foi colocada, de que essa medida só vai beneficiar passageiros que comprem passagem, ou passageiro de viagem a negócios, porque o passageiro a turismo não viaja sem bagagem. Na verdade, essa questão dessas tarifas que normalmente vêm acopladas, associadas a tarifas promocionais - e está aí a realidade dos fatos para demonstrar que isso é verdade -, as passagens que estão sendo oferecidas são essas passagens de nome "promo," "flex," "light," enfim. Quem consegue efetivamente capturar e comprar essas passagens? São aquelas pessoas que compram com antecedência. O passageiro que viaja a negócios não compra com antecedência. Ele compra em cima da hora.

E por que é assim? Porque o voo já está com uma taxa de ocupação tal, que aqueles últimos assentos, a empresa aérea coloca num preço maior porque são os últimos assentos de um produto que é extremamente perecível. Ela precisa fazer a ocupação daquele voo. Qual é a estratégia das empresas? Começam a vender com um ano de antecedência. Quem

consegue comprar essas passagens? É o turista, é quem viaja a lazer, por motivos familiares, e consegue se programar. Esse passageiro passa agora a poder contar com esse serviço, podendo decidir se na compra vai comprar uma peça a mais, vai comprar uma segunda peça eventualmente, pagando R\$50. E é bom neste ponto fazer um parêntese: na regra anterior, o passageiro pagava por 23kg. Tudo que excedesse 23kg na mesma peça de bagagem, chegava-se a pagar valores de excesso de bagagem astronômicos. Dou um pequeno exemplo: um passageiro que comprou, segundo a regra anterior, uma passagem que tinha uma bagagem de 23kg e levou uma segunda peça de 20kg; essa segunda peça, que hoje as empresas passam a ofertar por R\$50, R\$80, R\$100, se a compra for no aeroporto - eu estou chutando números aqui, mas refletem o que já está sendo praticado -, esse passageiro pagou R\$2 mil pelo despacho de 20kg no aeroporto. Então, quanto aos valores que estão sendo praticados agora pelo excesso de bagagem, peço a todos os curiosos e interessados no setor que façam essa verificação de quanto eles estão pagando. Então, de valores que o passageiro eventualmente não conhecia, só conhecia no balcão do *check-in*, porque a segunda metodologia era um percentual da maior tarifa comercializada naquela aeronave, que era o que se utilizava, portanto, para fazer o cálculo do excesso de bagagem, que era cobrado por quilo, agora o passageiro passa a ter a possibilidade de comprar isso por R\$80. Então de mil, ele passa a poder comprar a segunda peça por... De R\$2 mil, perdão...

(Soa a campainha.)

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - ... por algo em torno de...

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Perdoe-me, mas eu infelizmente vou ter que pedir para V. Sª concluir, porque V. Sª teve mais tempo que todos os outros. Pediu para falar por último para justificar a posição da Anac e teve mais tempo que todos os outros. E nós estamos...

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Este é o meu último eslaide.

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Nós estamos já com o tempo vencido desta atividade.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Este é o meu último eslaide então, Senadora.

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Pois não.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT - Finalmente, outras medidas que eu mencionei para desenvolvimento do setor: atualização do Código de Aeronáutica, uma lei de 1986; eliminação do capital de estrangeiro em ações com direito a voto, que hoje existe na lei. Nós temos que estar abertos a investimentos.

Hoje, o capital não tem nacionalidade. Os grandes fundos de investimentos são multinacionais. E nós estamos impedidos de ter acesso a investimentos no nosso transporte aéreo por estrangeiros.

A adequação do instrumento de outorga é uma questão que a Anac já trouxe junto com a análise do TCU. Inclusive, hoje há concessão como instrumento para outorga. E a autorização já deveria estar mais do que pacificada, mas falta alteração na lei. E o que é essencial, Senadora, é a ratificação dos acordos de serviços aéreos internacionais já firmados pelo País. Muito obrigado e fico à disposição para a fase de debates.

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Pois não.

Como recebemos a visita de um convidado ilustre, quero colocar a palavra a sua disposição e agradecer enormemente, porque tivemos uma parceria ótima na última semana em uma viagem bem complexa, onde muitas dessas questões estiveram...

O SR. CELSO RUSSOMANNO (PRB - SP) - Sofremos muito, não é Senadora?

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Exatamente.

Mas uma parceria muito boa.

O SR. CELSO RUSSOMANNO (PRB - SP) - Obrigado pela palavra. Eu gostaria de fazer algumas considerações, já que V. Exª tocou no assunto da nossa viagem. Para se ter uma ideia, nós saímos daqui e sofremos um apagão. Estávamos representando o Mercosul na reunião da EuroLat, que é a União do Parlamento Europeu com os Parlamentos da América Latina. No Panamá, sofremos um apagão de energia elétrica e os voos pararam todos lá. A companhia aérea que me servia - e não sei se era a mesma da Senadora - nem cumpriu o que estabelece a Convenção de Varsóvia. E nós vamos discutir isso depois, porque estávamos a serviço, com passaporte diplomático, e teríamos que ter chegado ao nosso destino. A Senadora ficou 24 horas no Panamá e eu fiquei praticamente 12 horas, 10 horas no Panamá.

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Ficou o Embaixador do Brasil na Venezuela. Ele também se dirigia em voo.

O SR. CELSO RUSSOMANNO (PRB - SP) - Portanto, temos muito o que discutir em relação à observância da legislação, inclusive internacional, quando o Dr. Ricardo fizer aqui a sua explanação.

Bem, eu gostaria de fazer algumas considerações a respeito do que estamos vivendo hoje. Porque tenho compromisso com a Anac, Senadora Lídice, de monitorar o que está acontecendo. E tenho feito esse monitoramento não só com o público em geral, mas também com os Parlamentares aqui, Senadores e Deputados, a respeito da compra de passagens aéreas, porque a maioria dos Senadores e Deputados não usa bagagem, ou seja, têm a sua estrutura em Brasília e têm a sua estrutura no Estado. Portanto, levam muito pouca bagagem, quando levam, e eles são o maior exemplo de efetivamente as companhias aéreas estarem ou não cumprindo o que se dispuseram a fazer. Ou seja, baixar os preços para quem não leva bagagem.

O grande problema é que... No meu caso especificamente, eu compro passagens aéreas com antecedência de dois ou três meses, porque tenho horário para vir para Brasília na terça-feira, tenho horário para sair daqui na quinta-feira e dificilmente eu mudo o meu voo. Quando eu faço a mudança, pago o *top* da passagem, o preço... Quando não faço a mudança, eu compro com antecedência...

Eu, sabedor desta audiência pública, de autoria da Senadora Lídice da Mata - com muita propriedade, Senadora, é muito importante -, pedi para que a minha equipe comprasse as minhas passagens aéreas para os próximos 90 dias, e o preço praticado - e eu não levo bagagem - é o mesmo, igualzinho, ao anterior à resolução. Portanto, para a minha pessoa, não mudou nada, absolutamente nada.

Eu tenho conversado com outros Deputados e também a reclamação é a mesma. O problema maior, Dr. Ricardo e Rogério, que são da Anac, é o constrangimento que os passageiros estão vivendo hoje. O que as companhias aéreas estão fazendo? Como se faz hoje a compra do bilhete pela internet e os consumidores podem levar no seu próprio celular o *check-in* feito, eles não passam mais pelos balcões e também não passam mais pelas balanças e não existe um critério, Dr. Eduardo, de peso, até porque não existe balança na hora em que a pessoa está embarcando, não existe. Então, os consumidores passam pelo seguinte critério: cada companhia de um jeito, existe lá o seu marcador de tamanho de bagagem, e não de peso de bagagem. Então, eles vêm com uma caixinha - hoje empresas contratadas, terceirizadas, que já não são mais a companhia aérea -, ficam lá com a tal da caixinha de papelão e enfiam a mala para ver se pelo tamanho da mala deve ser embarcado ou não deve ser embarcado, e aí as discussões são as maiores.

Ontem mesmo, eu estava embarcando para Brasília e havia uma consumidora, que levava alguma coisa de valor dentro da bagagem, discutindo. Aí a companhia aérea: "Então, se a senhora não deixar embarcar, a senhora não vai voar, e eu vou chamar a Polícia Federal." E ela dizendo: "Eu não posso porque eu tenho aqui coisas caríssimas. Vocês se responsabilizam, então, pelo transporte disso, eu não me importo de pagar, o problema é o que tem dentro da bagagem que são produtos caros." Parecia-me que eram produtos farmacêuticos, de laboratório, e ela não queria embarcar com medo de ter a mala extraviada.

Diga-se de passagem, não existe controle algum sobre isso, o que é mais grave, Presidente. Por quê? Porque, quando você chega ao aeroporto de destino, sequer uma etiqueta existe, quando isso vai, ou alguém da companhia aérea que fiscalize se a bagagem de A foi entregue para A e de B foi entregue para B. Não existe. Antigamente, existia; hoje, não existe mais. Antigamente, os funcionários das companhias aéreas conferiam o tiquete de transporte e a pessoa, às vezes, era barrada. O que tem acontecido é que desaparecem bagagens constantemente e essa é uma reclamação efetiva nos órgãos de defesa do consumidor, no Instituto Nacional de Defesa do Consumidor, que eu presido.

Então, esse é o grande problema. Ora, se vai cobrar por uma prestação de serviço - a legislação é muito clara -, e aí tanto a Anac quanto as companhias aéreas têm que observar a legislação. Ela tem parâmetros.

O Código de Defesa do Consumidor, no seu art. 14, estabelece que: "Art. 14. O [...] [prestador] de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos."

Qual o risco? Ora, se eu estou pagando pelo transporte de uma bagagem, eu tenho de ter um conhecimento dessa bagagem, ter um seguro em cima dessa bagagem e receber por isso. E eu também tenho direito de escolher por quem eu quero transportar a minha bagagem. Se eu tenho, de fato, uma concorrência, Dr. Angelo, o que nós deveríamos estar fazendo? Teríamos que ter nas seguintes condições: qual é a companhia que me franqueia o melhor preço para eu transportar a minha bagagem? Então, eu viajo por uma companhia e transporto a minha bagagem pela outra. Não.

O que significa a venda condicionada e a venda casada na legislação consumerista brasileira, ou melhor, na legislação consumerista mundial? A venda casada é a falta de opção. Quando a gente fez aqui, quando V. Sª, Dr. Angelo, fez aqui

algumas comparações... Vamos usar como comparação a questão da alimentação em voo, que estava sendo praticada pela companhia Gol e agora já está sendo praticada pela Latam, de venda a bordo. É uma questão que fere o Código de Defesa do Consumidor, porque ninguém é obrigado a comprar o produto que está sendo lá vendido; é oferecido.

A questão da bagagem é diferente. Eu não tenho opção, e esse é o grande problema na legislação consumerista. Eu quero transportar a minha bagagem, sou obrigado a transportar a minha bagagem pela companhia aérea e tenho que pagar por um serviço pelo qual já estou pagando. E aí, com todo o respeito às colocações do Dr. Ricardo, a resolução, o art. 13 da resolução fere o Código de Defesa do Consumidor.

Qual o mecanismo que nós vamos arrumar para isso? É discutível. Eu ainda não entrei com ação pelo Instituto Nacional de Defesa do Consumidor para fazer a portaria cumprir o Código de Defesa do Consumidor, diferentemente da ação que está sendo discutida lá no Nordeste e foi discutida em São Paulo. A questão é a seguinte: Código de Defesa do Consumidor é lei? É. A resolução está abaixo da lei? Está. Tem que se cumprir a lei? Tem que se cumprir a lei. O Judiciário vai fazer com que seja cumprida a lei. Essa é a questão.

Agora, eu estou na mesma linha em que estava desde o início de testar, tanto é que, na semana retrasada, falei com o Deputado Rodrigo Maia, Presidente da Câmara dos Deputados, que está segurando o decreto legislativo, que susta o art. 13 da resolução, para monitorarmos. E, numa viagem com ele para o Peru, quando nós decidimos, os Parlaentos da América Latina, suspender a Venezuela das atividades e fazer um comunicado a respeito da postura que o governo estava tomando lá, conversando com ele na viagem, ele falou: "Por favor, monitore se realmente está funcionando, porque, se não estiver funcionando, nós vamos votar o decreto legislativo", que já passou por aqui, Senadora, e já foi aprovado aqui no Senado; falta ser aprovado na Câmara.

Mas a gente quer esperar para ver? O consumidor quer. O consumidor quer vantagem? Quer vantagem. Agora que efetivamente aconteça, porque na prática, Dr. Angelo, todos os componentes de uma viagem fazem parte do custo dessa viagem: o horário que eu vou viajar, o preço do combustível que está sendo vendido em cada parte do País, a procura pela passagem ou não.

Se temos uma queda nos preços das passagens, Dr. Eduardo, é porque estamos vivendo uma crise também. Essa é uma grande verdade. E, como a procura diminuiu, a oferta baixou os preços em determinados horários, em determinados voos. Agora, temos de nos lembrar de que São Paulo-Rio de Janeiro, São Paulo-Brasília, e vice-versa, não são parâmetros para ninguém. Então, a minha viagem para Brasília não é parâmetro. O parâmetro é onde não há concorrência, onde efetivamente há uma ou duas companhias aéreas operando ou, o que é pior, nos espaços, Dr. Ricardo e Dr. Rogério, onde existe muita concorrência, onde outras companhias não conseguem entrar, onde não existe espaço. Vai disputar espaço no Aeroporto de Congonhas! Eu quero saber que companhia aérea - eu gostaria que a Anac me respondesse - consegue espaço lá.

Há muito tempo, Dr. Eduardo, eu ouvia o Presidente da TAM, falecido Comandante Rolim, dizendo para mim, em relação à Varig e à Vasp: "Eu não consigo decolar e pousar em Congonhas, porque existe um verdadeiro cartel aqui." Hoje, esse cartel é praticado pela Latam e pela Gol. Essa é a grande verdade! E, quando vamos discutir preços, temos de discutir tudo isso, porque só existe, de fato, concorrência quando a gente tem várias empresas trabalhando no mercado.

E, na linha do que o Dr. Eduardo falou, esta prática de poder ou não assinar pela companhia aérea, de quantidade de ações, etc. e tal impostas pelo Governo brasileiro é balela, porque a Latam, todo mundo sabe, a família do Rolim não administra mais; é uma empresa internacional que a está administrando dentro do País. Aí é preciso a fiscalização da Anac. Cadê a fiscalização? Onde está? É uma empresa que se apresenta de uma forma, mas é administrada de outra. Esses pontos todos têm de ser discutidos quando se fala realmente de concorrência.

Quanto aos índices, eu sei que cada um deles tem uma situação. Agora, eles ainda não servem de parâmetro para a gente. É muito cedo. Essa é a grande verdade. Eu, por exemplo, comprei passagem aérea 90 dias antes da resolução e estou comprando agora, e os preços, como já disse anteriormente, não se diferenciaram.

O que é importante aqui é dizer o seguinte: a gente pode avançar na legislação consumerista no que tange à venda casada, à venda condicionada? A gente pode. O mundo está em evolução, o tempo todo em evolução. Agora, Senadora Lídice, recebi uma denúncia de que a maior empresa que vende a Moeda Bitcoin, a moeda virtual, está dando golpe no Brasil, a maior que está sediada aqui. Fomos levantar a empresa - estou falando de evolução; por isso estou usando esse exemplo -, e os dois donos da empresa... A sede da empresa é virtual; é uma sala alugada em São Paulo, e ela está trabalhando com milhões de dólares aqui no Brasil.

Os dois sócios têm um carro no nome de um e um carro no nome do outro e um pequeno apartamento, só que eles andam de Mercedes, andam de Ferrari, postam vídeos na internet dizendo "olha minha nova Ferrari que eu comprei", e o consumidor

que teve da sua conta sequestrados 20 bitcoins, que significariam mais ou menos duzentos e poucos mil reais, teve sua conta bloqueada quando começou a reclamar e perdeu os restos dos bitcoins que ele tinha na conta dele.

Então, nós estamos em evolução. E aí discutíamos na semana retrasada lá, na Câmara dos Deputados, a condição de acabar com o dinheiro em espécie e nós rejeitamos o projeto porque o Brasil não está pronto para isso. A Suíça está atuando nessas condições. Eu fiz um levantamento lá para saber se estava indo bem acabar com o dinheiro físico: 240 mil fraudes num país daquele tamanho porque acabaram... Então, isso se chama evolução. É a internet, é a compra do bilhete, são as facilidades que a gente tem por não precisar passar mais pelos balcões. Quem viu balcão das companhias aéreas há cinco anos e vê hoje, é uma maravilha! O Aeroporto de Congonhas é exemplo disso, é a maior quantidade de guichês: hoje, são quatro, cinco funcionários atuando em 30 guichês porque as pessoas estão comprando pela internet.

Então, é possível rediscutir as coisas? É. Mas efetivamente temos que ver resultado. E aí eu parabeno de novo a Senadora Lídice da Mata pela audiência pública. Vamos continuar acompanhando: se, de fato, se processar o que esperamos, a diminuição do preço das passagens, tanto eu, como defensor do consumidor, como os órgãos de defesa do consumidor, todos apoiarão. A preocupação do Dr. Arthur quando traz aqui a questão do levantamento é: nós também não podemos nos antecipar com apenas dois meses e fazer uma publicidade de que os preços estão caindo. Ninguém consegue aqui - já ficou bem claro com os próprios representantes nessa Mesa - afirmar que os preços estão caindo e que o consumidor está ganhando. Ainda não. Esses números têm que ser comprovados efetivamente.

Obrigado, Senadora.

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Eu que agradeço muito a intervenção de V. Exª, até como um dos especialistas na defesa do consumidor do Congresso Nacional, portanto, um dos maiores do País.

Eu queria também pontuar algumas questões aqui. Esta audiência, caro Deputado, tem tido uma interatividade, uma manifestação dos internautas das maiores nesta Comissão. Embora, claro, com certas características próprias, nós tratamos aqui da transposição do Rio São Francisco, que teve também uma adesão muito grande - claro, específica no Nordeste brasileiro. Nas manifestações que nós trazemos aqui - já há mais de 70 -, embora tenhamos várias do Norte, do Nordeste, concentram-se muito mais no Sul e Sudeste aqueles que estão aqui reclamando, que acho que caracterizariam, inclusive, o passageiro que viaja sem mala, porque é um passageiro que faz muito mais viagens de negócios. O centro da abordagem aqui foi dizer o quê? Foi dizer que não há cobrança nova, que o que se está cobrando na passagem, na verdade, é o preço desagregado da passagem aérea, que o preço da passagem aérea com bagagem sempre foi esse e que, quando você desagrega o custo, você oferta ao consumidor o direito de não pagar, já que ele anda de malinha na mão - é o passageiro, em tese, que mais vai se beneficiar imediatamente, é o passageiro justamente de uma viagem curta, uma viagem da forma que a gente faz, que passa dois ou três dias e já tem uma estrutura aqui, mas principalmente o passageiro que viaja a negócios para o Rio, para São Paulo, que faz a ponte aérea, ou mesmo... Aqui há muita gente de Minas Gerais se manifestando, do Distrito Federal.

Pois bem, esse passageiro, de imediato, seria o passageiro que tem o "direito de escolha" - entre aspas. Eu digo entre aspas, porque há uma indução da demanda, o próprio representante da Anac e outros aqui disseram que o passageiro escolhe pelo preço. É uma tendência óbvia: você escolhe pelo preço menor. Então, há uma indução do tipo de demanda que você passa a ter por uma medida - entre aspas - "governamental" ou "não governamental", através da fiscalização, do setor de fiscalização e de regulação de setor. A decisão da Anac é estimular que o consumidor que tenha um determinado formato de consumo possa se beneficiar, digamos assim, e, aí, cria-se a ideia de que o consumidor tem um desejo. Esse desejo não existia, esse desejo não existe, é um mito, foi criado por uma intervenção do Estado, embora ela seja tão negada por tantos. Isso geraria, portanto, a busca de abrir novas ofertas, uma competitividade maior, criação de novos produtos, inovação, é uma verdadeira situação aqui cantada em prosa e verso de paraíso total, de satisfação do consumidor. E o que nós vemos na prática é o inverso.

E eu gostaria até que vocês pudessem fazer uma pesquisa com o consumidor nos aeroportos. Por quê? Quanto ao consumidor de bagagem pequena, de bagagem de mão, qual foi o resultado objetivo? Cresceu o número de consumidores que viajam sem bagagem. Isso está demonstrado aqui por todos os que fizeram suas exposições. O que ocorre? Trata-se de encher os aviões de mais bagagem, portanto de um excesso de bagagem...

O SR. CELSO RUSSOMANNO (PRB - SP) - Um aparte, Senadora: bagagem essa que vai no interior do avião.

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Exatamente.

O SR. CELSO RUSSOMANNO (PRB - SP) - Porque os porões, hoje, só transportam carga de alto custo. Comandantes de aeronaves têm conversado comigo e dito que estão transportando celulares, eletroeletrônicos etc., o que, para as companhias aéreas, é o mais interessante, é melhor do que levar passageiro.

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Sim.

O SR. CELSO RUSSOMANNO (PRB - SP) - Tanto é que eu disse outro dia numa audiência pública aqui que ouvi um comandante, num voo para Brasília, dizer: "Olha, estamos com excesso de peso aqui; aos passageiros que quiserem descer nós vamos dar um bilhete para qualquer parte do Brasil", só para não tirar a carga que estava lá embaixo. Ou seja, o que a gente vê com isso é que parece que a bagagem do passageiro é menos importante, porque ela ocupa espaço e não tem peso.

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Exatamente.

O SR. CELSO RUSSOMANNO (PRB - SP) - E a carga, que não pode mais ser transportada pelas rodovias, até pela questão de segurança pública, está sendo transportada pelas companhias aéreas.

Então, fica um clima, Dr. Ricardo, de que isso beneficia as companhias aéreas para ganharem na carga e não terem que levar a bagagem dos passageiros.

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Veja que V. Exª inclusive já relatou aqui o constrangimento que o passageiro começou a ter. Esse dito passageiro, que deveria passar a ter opções, passar a ter o seu desejo preenchido, de viajar com sua malinha de mão, agora é parado antes de entrar. Vêm aqueles personagens com as caixinhas de papelão, como foi dito aqui, que não medem o peso, medem o tamanho, e as pessoas têm que adequar.

Eu também já vi polêmicas imensas, quer dizer, um casal - eu assisti a isso - que veio de uma viagem internacional com uma malinha de mão, ao chegar aqui, é obrigado a mentir. É decidido que tem que despachar a mala, e ela disse: "Eu não despacho o meu *notebook*, que é caro e está aí dentro." Eu não despacho porque o senhor não me garante que eu chego lá com o meu *notebook*."

Veja também que contradição: depois que se pagou a bagagem, ou antes de se pagar a bagagem, recentemente, têm aumentado muito os danos à bagagem. Antigamente o consumidor, a pessoa comprava uma mala e ficava aquela mala anos protegida. Agora, não. Você compra uma mala... E muita gente deixou de despachar a mala, antes despachavam muito mais, porque ela é danificada, e muito danificada. Passou a se adequar, levar bagagem de mão, para que ela não fosse danificada. De vez em quando, quando você é obrigado a despachar, a bagagem vem em estado lastimável.

Então, tudo isso diz respeito ao direito do consumidor, que compra caro a sua passagem de avião e que precisa de um órgão, portanto, que fiscalize, que lhe mantenha o direito em relação àquilo que é o serviço que ele espera ter.

Eu quero dizer que eu e também o Deputado somos pessoas com atuação na área de turismo, estimuladores da área. O Eduardo sabe que eu fui Presidente da Comissão de Turismo da Câmara, que tem uma atuação nessa área. Nós, na Bahia, conseguimos baixar o preço do querosene de avião para a aviação regional, o que beneficiou e abriu novas ligações dentro do Estado no governo anterior. No atual Governo, o atual Governador também já se sensibilizou pelo movimento até da associação de lojistas do aeroporto, que reclamou. Ele conseguiu baixar também o ICMS da aviação para aumentar essa possibilidade de haver mais voos. Mas essa situação ainda não está resolvida. Olhem o esforço que nós estamos fazendo! Nós consideramos que precisamos... Este Congresso, tanto a Câmara quanto o Senado, foi absolutamente solidário, e é, tem reafirmado a sua absoluta solidariedade ao transporte aéreo no Brasil para torná-lo viável.

Agora, é preciso discutir isso dentro de um contexto em que, por outro lado, você não precarize de tal forma a viagem do consumidor, do viajante, do passageiro, na sua essência.

Eu até não sou das que brigam por comida em avião. O meu trajeto é pequeno, de 1 hora e 40 minutos. Há alguns que fazem voos, para chegarem aos seus Estados, de 3 horas, de 3 horas e 30 minutos, com passagens altíssimas. Os Parlamentares do Norte do Brasil sofrem uma situação absurda. Mesmo comprando com antecedência, são passagens mais caras do que as de uma viagem internacional.

O SR. CELSO RUSSOMANNO (PRB - SP) - E o que é pior, Senadora, é que eles são tidos como "gastões"...

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Como gastadores.

O SR. CELSO RUSSOMANNO (PRB - SP) - ... como gastadores do dinheiro público.

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Todos eles, quando se abre... Temos toda a transparência de gastos no Parlamento, e eles pontuam entre os maiores gastadores do Brasil, com críticas de todos.

Nós falamos dos Deputados e dos Senadores porque eles são usuários do transporte semanalmente. Por conta do preço do transporte, alguns do Norte deixam até de viajar semanalmente, passam a viajar de 15 em 15 dias. Mas a população desses Estados, que tem uma necessidade enorme de se conectar com o resto do Brasil, por negócios ou até por abastecimento de comida, vive essa mesma situação, paga um preço de alimentação mais alto, assim por diante.

Então, ninguém aqui está contra o liberalismo da Anac no seu conceito de como se deve dar a organização do comércio da aviação no Brasil, até porque algumas dessas questões não são sequer tema desta audiência pública. Temos outras audiências públicas já previstas só para tratar desses assuntos, da abertura do céu, o que, hoje, é quase uma... Na verdade, através desse modelo das empresas, nós já temos empresas internacionais que estão atuando no Brasil com uma maquiagem contábil de que não têm a maioria da administração. Mas aí, sim, precisamos até de uma competição maior. Se é para abrir, que se abra para todos mesmo! Vamos disputar, vamos ter coragem na disputa.

Ao mesmo tempo, diz-se outra coisa: "Não, mas não é esse consumidor que nós queremos beneficiar, é o consumidor mais pobre, em tese o do Norte e o do Nordeste brasileiro." Aí eu desafio que se faça uma pesquisa no Norte e no Nordeste brasileiro para saber se os consumidores dessas regiões estão mais satisfeitos do que antes. Primeiro, há pouquíssimos voos. São pouquíssimos os voos. Para nós nos relacionarmos dentro da própria região, às vezes, temos de vir a Brasília, como já foi dito aqui, e, às vezes, temos de ir a Minas Gerais, para voltar para o Estado, ou para São Paulo. Nós vivemos indo para São Paulo para pegar um voo para ir para um Estado do Nordeste. E não há diminuição de custo até então registrada.

O que o Deputado faz muitos Deputados aqui fazem, e eu também busco fazer. Aliás, o preço de passagem e essa mudança nos obrigam quase a manter um grupo de funcionários de mais de dois ou três só para esta tarefa de pesquisa de preço na internet.

Então, é claro que há medidas que levam tempo para se estabelecer, mas é preciso levar em conta o direito do consumidor, não criar o desejo do consumidor não verdadeiro e impor ao consumidor uma prática. É claro que um dia o consumidor se cansa e, conformadamente, diz: "Tudo bem, eu não tenho como lutar." Até porque este País tem uma tradição muito pequena de o consumidor reivindicar o seu próprio direito; conhecer o seu direito e poder brigar por ele.

Então, a gente também não pode admitir que os órgãos governamentais se conformem com isso ou se coloquem nesta postura: em nome de saber que um dia o consumidor vai se conformar, nós já damos como certo aqui tudo que é necessário que está sendo feito. É preciso que se comporte mais na defesa do interesse da população do que do interesse das próprias empresas, que têm muito quem as defenda. Os seus próprios donos se colocam de forma muito competente na sua defesa e sabem fazer isso muito bem, negociando no Congresso Nacional e participando de forma democrática.

Eu, aliás, quero ressaltar que, do tempo em que participo do Congresso, as empresas aéreas têm uma postura exemplar nesse item: participam do debate, enfrentam o debate, integram-se na discussão, defendem com vigor o seu interesse. Muitas vezes são atendidas, em outras não o são, mas se colocam de maneira muito democrática neste espaço de discussão aqui na Câmara e no Senado Federal.

Acho que é muito difícil sustentar a ideia de que a diminuição do preço da passagem hoje tem relação direta com essa questão das bagagens. E acho que é difícil, porque nós temos componentes que interferem de forma muito decisiva na formação de preço da passagem, entre eles o dólar, como já foi aqui dito, que está em queda no País; a diminuição da demanda, o que leva, em muitos casos, a que haja uma diminuição do preço para atrair a demanda; enfim...

O SR. ARTHUR LUIS MENDONÇA ROLLO (*Fora do microfone.*) - A inflação...

A SRª PRESIDENTE (Lídice da Mata. Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - A inflação, que baixou. Então, há diversos elementos que fazem o cenário econômico do País e que interferem diretamente no preço das passagens.

Com toda a solidariedade que tenho, inclusive demonstrada nessa luta de fortalecimento do turismo no nosso País... Considero que o transporte aéreo é indispensável ao crescimento do turismo, em um país que investe pouco, compreende pouco, promove pouco os seus destinos, entende pouco que, na era em que nós estamos, de desenvolvimento da economia, investir na economia do turismo significa gerar emprego, gerar renda, incorporar uma população que tem na sua hospitalidade um elemento de preço, de agregação de valor ao turismo nacional. O Brasil compreende muito pouco isso. Portanto, nesse aspecto, sou absolutamente solidária às companhias aéreas brasileiras como um elemento indispensável ao desenvolvimento do turismo nacional. Agora, nós precisamos casar esses interesses, equilibrar os movimentos feitos.

Não é possível defender-se só o estabelecimento das regras liberais na economia, sem levar em conta que é também da economia liberal o direito individual do consumidor brasileiro.

Então, eu queria colocar essas questões, porque acho que, em função do tempo... Nós tivemos seis pessoas para falar, e das atividades que tivemos hoje e que são muitas aqui no Senado Federal, nós hoje estamos com uma pauta muito polêmica na Comissão de Justiça, eu própria iria para lá, e tive que contar com o apoio de alguns que conseguiram tirar pelo menos dois pontos da pauta que me envolviam diretamente, e nós podemos ficar até o final.

Eu queria, como continuidade dessa discussão, dizer que nós temos mais duas audiências públicas marcadas, para discutir questões que dizem respeito ao desenvolvimento do turismo e das empresas aéreas em nosso País; temos a discussão dos aeroportos, dos novos aeroportos, das empresas que receberam concessão para a gestão dos novos aeroportos, também está marcado para apresentação de seus projetos e de proposta; e temos também a discussão da abertura do espaço aéreo nacional. E nós ficaremos muito felizes de poder contar com todos vocês.

Aqui, todos defenderam um ponto de vista que está vinculado a sua atribuição, inclusive o Secretário Nacional do Consumidor, do Ministério da Justiça, que aqui também defendeu com muito vigor o posicionamento do consumidor. O Dr. Angelo defendeu o fortalecimento da competitividade no mercado, faz isso com sua função. Mas, dentro de cada função, o Congresso Nacional tem a função justamente, na política, de negociar os interesses da população e, entre esses interesses da população, estão também os interesses empresariais do País. Porém, eles não podem ser os únicos a serem colocados nem mesmo o centro daquilo que nós estamos a debater.

Eu quero agradecer a participação de todos.

E, em função de todos esses aspectos aqui destacados, declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigada.

(Iniciada às 10 horas e 04 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 49 minutos.)