



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

REUNIÃO

06/03/2018 - 4ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura, Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, Comissão de Assuntos Econômicos

Comissões: CI, CDR, CAE

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Declaro aberta a reunião conjunta das comissões permanentes: 3ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura, 4ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo e 4ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Comunicado da Presidência.

Antes de iniciarmos a audiência pública, gostaria de informar que a população poderá participar do debate enviando perguntas e comentários aos nossos convidados. Os cidadãos que queiram participar podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o telefone 0800-612211.

Além disso, na página das comissões na internet, é possível assistir à gravação em vídeo da reunião e consultar as apresentações feitas pelos convidados.

A presente reunião conjunta destina-se à realização de audiência para tratar da Resolução nº 400 da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que autoriza a cobrança de bagagem e seus impactos nas tarifas, em atendimento aos Requerimentos nº 56/2017, da Comissão de Infraestrutura, de autoria dos Senadores Eduardo Braga, Jorge Viana, Flexa Ribeiro, Valdir Raupp e Acir Gurgacz; de nº 2/2018, também da CI, de autoria novamente do Senador Jorge Viana; de nº 148/2017, da CAE, de autoria da Senadora Simone Tebet; de nº 152, de 2017, da CAE, de autoria do Senador Acir Gurgacz; de nº 1/2018, da CAE, de autoria novamente da Senadora Simone Tebet; de nº 4, de 2018, da CDR, de autoria das Senadoras Lídice da Mata, Fátima Bezerra e Regina Sousa; e também de nº 5, de 2018, da CDR, de autoria do Senador Jorge Viana e das Senadoras Fátima Bezerra e Regina Sousa.

Bom dia, Jorge.

Para a audiência foram convidadas as autoridades e especialistas da área, a quem convido para que tomem assento à mesa: José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR); Ricardo Chaves de Melo Rocha, Coordenador-Geral de Serviços Aéreos Domésticos da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; Luciana Rodrigues Atheniense, Membro da Comissão Especial de Defesa do Consumidor do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB). *(Pausa.)*

Gostaria de dar boas-vindas a todos os senhores convidados.

Inicialmente, informo aos convidados que o tempo para exposição será de dez minutos, com tolerância de cinco minutos. Por solicitação inclusive do Presidente da Anac, fará primeiramente a apresentação o Sr. Eduardo Sanovicz, a quem concedo a palavra.

V. Sª tem dez minutos, com cinco minutos de tolerância para fazer a sua exposição inicial.

Passo a palavra ao Sr. Eduardo Sanovicz.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Bom dia a todos. Bom dia, Senador Eduardo Braga, Srs. Senadores presentes. Muito grato pelo convite.

Indo diretamente ao assunto, creio que sendo essa - se a memória não me trai - a nossa 5ª audiência para tratar do tema no Congresso Nacional, vou procurar não me repetir em relação aos temas já exaustivamente debatidos, tanto no Senado como na Câmara, e creio que vários deles já consensados e superados.

Fiz uma opção um pouco mais objetiva, talvez nem tome todos os dez minutos, no sentido de procurar debater e colocar alguns conceitos, que creio que são fundamentais para entendermos o momento que estamos atravessando.

Que momento é esse que é bastante interessante? Na realidade, o Brasil tem sua grande mudança, no que diz respeito a esse negócio, a essa atividade econômica, a aviação civil, no ano de 2002, quando tem início o processo de construção da liberdade tarifária.

Para aqueles mais jovens na sala que não se lembrarem, até 2002, preço de avião era que nem preço de ônibus, era definido pelo aparato do Estado e era um preço só, no Brasil inteiro, o dia inteiro. Por exemplo, de São Paulo e Rio era quinhentos, de Rio e Brasília era oitocentos, e assim vai.

Esse modelo muda nos anos 70, nos Estados Unidos; 80, na Europa; 90, na Ásia; e, em 2002, chega ao Brasil, aproximando o modelo de negócio brasileiro do modelo internacional. Quais são as consequências que mais saltam aos olhos, na medida em que ficamos mais parecidos com o que acontece no mundo? A oferta amplia-se, o volume de passageiros vai de 30 para 100 milhões, em aproximadamente uma década, e a tarifa média cai pela metade. E isso faz com que o Brasil passe a ter um mercado de aviação significativo. Até 2002, o mercado consumidor de aviação era uma bobagem, menos de 30 milhões de passageiros não tornavam o Brasil referência, muito menos objeto de interesse de nenhum dos grandes *players* do Planeta.

Acontece que agora, a partir de abril, quando a Agência Reguladora dá outros passos no sentido de ampliar o mercado brasileiro, de aproximar o mercado brasileiro ao mercado global, vêm daí as novas regras ligadas à bagagem, este olhar internacional para o Brasil cresce, e nós temos que começar a nos preparar para essa disputa. Imagino que esse tema virá à mesa, que é o fato de que essas medidas geraram efeitos.

Algumas novas empresas aéreas estão sobrevoando aqui pela América Latina e algumas já anunciaram inclusive sua intenção de, na medida em que o Brasil fique mais acessível, fique menos estratificado, fique menos difícil no sentido de ampliar negócios e atividades, pousarem. Precisamos nos preparar para isso. Se não nos prepararmos para a concorrência internacional, teremos aqui problemas bastante sérios.

O que está acontecendo com esse novo modelo de negócios que estamos vivendo? Vale à pena inclusive - e sempre, em todas as audiências que estive, insisti nisso - compreender como é na prática esse novo processo de bagagens. Então, o que acontece? Assim que esse novo processo foi criado, qual seja a liberação das franquias, todas as empresas criaram uma nova coluna na tabela de preços. Essa nova coluna, que é a coluna que não inclui a franquia, ela trouxe bilhetes extremamente mais acessíveis que os que até então existiam.

Então, não é que todo mundo paga a bagagem. Quem segue comprando o preço com a franquia incluída, segue do jeito que estava, nada mudou na vida dessas pessoas.

Quem compra esse bilhete sem direito à bagagem, pouco menos da metade dos passageiros, de fato, viajam sem bagagem, vai lá, compra sem bagagem e não paga nada.

Quem hoje paga franquia de bagagem? Os passageiros que comprem esse bilhete mais acessível e, por alguma razão, é direito deles, no meio do caminho, mudam de ideia e resolvem trazer a bagagem. E aí, de fato, pagam essa bagagem. Aproximadamente 65% dos bilhetes vendidos têm sido vendidos nessa nova categoria. Então, uma parte deles tem pago bagagem.

Ora, por que nós avaliamos que esse modelo de negócios deu certo e tornou-se o modelo preferido? Nós vivemos hoje um regime de absoluta liberdade de escolha por parte dos consumidores.

É claro, imagino que vamos debater isso aqui, que isso não é igual e matemático, linear - Senador Tasso, bom dia -, no País inteiro, as coisas não são iguais em todos os Estados, porque estão vinculados a uma série de condições objetivas da economia e da acessibilidade em cada Estado. Mas, num cenário bastante interessante de ver, é interessante a gente notar que, lá pelo início dessa década, 2011, 2012, o volume de passageiros viajando entre Estados brasileiros de avião torna-se maior do que o número de passageiros viajando de ônibus. Por quê? Porque as condições para se viajar de avião, de 2011, 2012 para cá, passam a ser extremamente vantajosas. Hoje, é pouco inferior a 70% esse processo.

Moral da história: nós havíamos perdido, com a grande crise, em 2015 e 2016, 7 milhões de passageiros, em relação ao ano anterior; em 2016 sobre 2015, 7 milhões de passageiros deixaram de voar, quer seja porque as empresas deixaram

de investir e comprar bilhetes, quer seja porque as pessoas refizeram seus planos, por conta de situações ligadas ao desemprego, etc. Este novo modelo, que se implanta em 2017, consolidado pouco depois do meio do ano, criando essas novas tarifas extremamente mais acessíveis, traz de volta um terço desses passageiros, 2,5. Nós entendemos que, desses 2,5, pelas sondagens que fazemos, pelas manifestações dos consumidores, isso não é um dado estratificado, pouco menos de um milhão - oitocentos e cinquenta, oitocentos de noventa mil - vem exclusivamente porque há uma tarifa extremamente mais acessível, que não existia até a publicação da Resolução 400.

Esses são os dados consolidados de 2017, os senhores podem ver as estatísticas mostrando o resultado.

Ora, moral da história: transporte aéreo é um termômetro bastante interessante da economia nacional. Quando o PIB cai, o transporte aéreo cai; quando o PIB se recupera, em média, a gente cresce três vezes o crescimento do PIB; em 2017, retomamos o crescimento. Tivemos 19 meses consecutivos de queda, entre 2015 e 2016, retomamos um processo de crescimento, esse último mês foi o 11º mês consecutivo de retomada. Ainda não voltamos aos patamares de 2013 e 2014, ainda estamos abaixo desses patamares, do ponto de vista de movimentação de passageiros, mas entendemos que, na medida em que um ambiente mais competitivo, um ambiente que nos permite a criação de novos produtos e de novos serviços, que nos permite a criação de uma tabela tarifária mais acessível, nos permite dialogar com mais passageiros e trazê-los de volta, esse ambiente aponta para uma retomada mais consistente, uma retomada mais firme. E os números, portanto, começam a se consolidar como números positivos. Ainda de uma maneira tímida, mas podemos, após onze meses consecutivos, dizer que isso é uma tendência que se consagra.

Uma outra questão importante de ser colocada...

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - ... é que todos os nossos - encerrando -, estudos mostram que quando os preços e tarifas oscilam ao redor de 10%, de 10% para cima, 14% dos consumidores - porque essa última faixa de incorporação é uma faixa de menor renda - saem do avião. A mesma coisa repete-se no sentido contrário: uma baixa, uma redução de aproximadamente 10% traz 14% de volta.

O movimento e o momento que nós estamos vivendo, portanto, é um momento no qual, com o cenário que em 2017 completa, portanto, o trabalho iniciado lá em 2002, a aviação retoma musculatura, inicialmente ainda de maneira, como eu já disse, tímida, mas retoma musculatura e prepara-se para um ambiente de maior concorrência, na medida em que o que começa a acontecer pela América Latina - não vou entrar em detalhes, pelo tempo - pode vir a acontecer rapidamente no Brasil. E é nosso dever estarmos preparados para uma disputa que tende a crescer, que tende a se ampliar e que tende a ser mais acirrada.

Grato, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Nós é que agradecemos ao Dr. Eduardo Sanovicz, que faz a sua apresentação em nome da Associação Brasileira de Empresas Aéreas.

Eu passo agora a palavra ao Sr. Ricardo Chaves de Melo Rocha, Coordenador-Geral de Serviços Aéreos Domésticos da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) do Ministério do Transporte e Aviação.

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA - Senador, agradeço. Agradeço aos demais Senadores, senhoras e senhores.

Bom, a ideia aqui é mostrar o processo de desregulação que houve no setor desde 2001 até os dias de hoje. Nesse processo de desregulação, no que se refere ao tema, a bagagem está incluída. Então, a gente tem aí, antes de 1989, as tarifas fixadas pelo Estado, controle de oferta. Esse processo de desregulamentação iniciado em 2001 iniciou-se com a questão da liberdade tarifária doméstica. Em seguida, foi consolidado com a criação da Anac. Liberdade tarifária e liberdade de oferta de voos, os arts. 48 e 49 da Lei da Anac, da Lei 11.182.

Em 2008, avança-se nesse processo de liberdade tarifária com a instituição de liberdade tarifária para a América do Sul; e, em seguida, em 2009, para os demais destinos internacionais.

Em 2011, inicia-se o processo de concessão, coincidindo com a criação da Secretaria de Aviação Civil.

Em 2016, a gente trata aqui da desregulamentação da franquia de bagagem despachada, que nada mais é que a continuidade do processo de liberdade tarifária iniciado em 2001.

Uma grande questão no processo de desregulação que ainda não foi tratada, que é, digamos assim, a última peça do quebra-cabeça, seria a eliminação da restrição de investimento estrangeiro. Há um PL tramitando aqui no Congresso, que é o PL 7.425, de 2017, que trata do tema. É um projeto de lei encaminhado pelo Executivo.

Uma outra dimensão que a gente gostaria de abordar... A gente tem quatro dimensões: tarifa, controle econômico, subsídios e capital estrangeiro. A gente passou um longo período com tarifas reguladas, controle econômico e de frequências, rotas e aeronaves, subsídios ao transporte aéreo. E o Código Brasileiro do Ar, de 1966, instituiu a restrição de 20% de participação de capital estrangeiro no transporte aéreo.

E a gente avançou, a partir de 2001, com a liberdade tarifária, a liberdade de frequências e rotas, sem subsídios, e a última questão regulatória para o processo de desregulamentação, novamente, um processo importante é esse limite de 20% na participação de capital estrangeiro.

A gente trouxe algumas notícias da época, de 2001, que têm a ver com o início do processo de liberdade tarifária. Então a gente tem: " 'Aeropovo' quer decolar com meia tarifa." Isso é notícia de 2001. "Vai começar a revoada oficial das 'aeropovo' no Brasil. Trata-se de empresas que pretendem ganhar o mercado até agora fechado das grandes companhias aéreas por meio da oferta de passagens muito baratas."

Então a gente tem aí as novas entrantes contestando o mercado das incumbentes. "Como promoção de largada, a Gol oferece bilhetes como o de São Paulo para Belo Horizonte por R\$129, contra R\$259 praticado pela Varig." Esses valores de 2001, relativamente a 2017, são R\$374,00, o que se refere a R\$129,00, e R\$751,00 com relação a R\$259,00. Era um preço promocional, mas mesmo olhando para os preços de hoje, são preços ainda muito acima dos praticados hoje.

"Em geral, as companhias vêm de grupos com muito dinheiro em caixa. São empresas que decidiram diversificar suas atividades num filão novo, pouco explorado. Acreditam que o brasileiro vai trocar o ônibus pelo avião nas viagens de longa distância." Uma questão impensada naquela época, e foi realmente o que aconteceu. Olhando esse gráfico, a gente verifica uma inversão na quantidade de passageiros transportados. Em vermelho, a gente tem o transporte modal rodoviário, e, em azul, o modal aéreo. Então iniciou-se aí um processo de avanço no transporte aéreo que, em 2009, ultrapassou o modal rodoviário. Em 2016, a gente tinha 65,4% do total de passageiros transportados pelo modal rodoviário.

Mais algumas notícias relativas à época de 2001, relativamente ao início do processo de liberdade tarifária:

"Ficamos com os preços mais baixos do Brasil", diz Flávio Carvalho, vice-presidente executivo da Transbrasil. "O brasileiro pode voar com tarifas mais baixas com a segurança e o serviço de bordo de uma empresa tradicional."

A Transbrasil diz que não vai mudar o serviço de bordo. Um dos argumentos das companhias barateiras, as "aeropovo", para oferecer descontos [...] é o fato de ser menores, menos endividadas e oferecerem serviço [...] mais simples.

Então, a grande questão é: as novas entrantes, ofertando serviços mais simples, puderam cobrar passagens mais baratas. A gente tem uma diferença de serviço de bordo, que era observado antes, que a gente não tem hoje. Há liberdade para que as empresas ofereçam serviços de bordo que elas gostariam. Se houver mercado, podem oferecer qualquer tipo de serviço de bordo. Mas hoje a gente não pensa mais em almoçar, jantar no avião. A gente aceita pagar mais barato e ter serviços mais simples.

Mais uma notícia:

As companhias, incluindo a Transbrasil, estão muito endividadas e temem que uma guerra tarifária pode agravar o problema. As empresas estão até pleiteando junto ao governo um aumento das tarifas aéreas sob o argumento [...]

Uma resistência, não é? Na época a gente verificava uma resistência às novas políticas públicas, às novas formas de regulação iniciadas naquela época.

"Gol decola sob o bombardeio das grandes" - mais uma notícia.

Varig, TAM, Vasp, Transbrasil e Rio Sul dizem que não é viável manter tarifas entre 50% e 60% mais baixas do que as praticadas hoje, como promete a Gol. Mesmo acreditando que o projeto da Gol não é viável, as companhias tradicionais resolveram brigar no tapetão contra a novata.

Então, as incumbentes procurando ajuda do governo no sentido de tentar reverter a situação, voltar a ter uma tarifa regulada. Mas as tarifas, sim, reduziram. A gente pode ver, na amostra de 2002 a 2016, uma redução significativa das tarifas, mais de 50% de redução. Da mesma forma, um aumento significativo do número de passageiros transportados. Isso se deu, em grande medida, pela redução de custos promovida pelas empresas, que puderam praticar tarifas mais baratas. E com isso a gente teve um aumento significativo do volume de passageiros transportados.

Uma outra questão que a gente queria abordar se refere ao índice de concentração do mercado de transporte aéreo, o HHI. Quanto maior o índice, maior a concentração do mercado. Então a gente tem três pontos que a gente observou. A gente tem o menor índice em 2003, da série que a gente tem agora. Com a falência da Vasp e a crise da Varig, iniciada em

2004, houve um aumento significativo desse índice de concentração do mercado, atingindo um pico em 2008. E, com o início das operações da Azul, a reestruturação da Webjet, aumentando o número de aeronaves, e a venda de participação de 20% da Trip para a SkyWest...

A SkyWest é uma empresa regional norte-americana, uma empresa regional que tem mais de 400 aeronaves e tinha uma grande chance de operar no Brasil. Associou-se a uma empresa que operava aqui dentro. Se a gente não tivesse esse limite de 20% na participação do capital estrangeiro, a gente poderia ter uma grande empresa regional estrangeira operando aqui dentro do Brasil, operando as rotas regionais, que é o grande gargalo que a gente vive hoje.

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA - Uma outra questão também: o início das operações da Azul. A gente só tem a Azul hoje porque, por acaso, o dono da empresa nasceu no País. Nasceu aqui no Brasil por acaso. Senão, a gente não teria a empresa Azul operando. Qual o benefício da operação da Azul com relação à desconcentração do mercado dessas empresas? A gente tem uma redução significativa do índice de concentração do mercado. Uma leve subida, em 2012, com a aquisição da Webjet pela Gol e a aquisição da Trip pela Azul. Mas esse índice continuou baixando, muito mais pelo crescimento da Azul e o crescimento da Avianca com relação à TAM e à Gol.

Uma outra questão também: quero dar ênfase a essa questão do capital estrangeiro, porque na nossa opinião, é a última grande medida em que a gente precisa avançar para concluir esse processo de liberdade, de desregulação. Então, a gente tem vários setores no Brasil sem restrição de investimento estrangeiro. A gente só tem a imprensa. E o mais restrito deles é o transporte aéreo. O que é que o transporte aéreo tem mais de estratégico do que todos esses outros setores? Eu não sei. Então essa restrição é única no Brasil. A gente precisa avançar nisso.

Aeroportos, 100%; qualquer estrangeiro pode vencer. Inclusive o último bloco de concessão, todos os consórcios eram consórcios estrangeiros. Todos os vencedores dos processos de licitação foram estrangeiros. E estão claros para todo mundo os benefícios do processo de concessão iniciado recentemente.

Então, o que é essa eliminação da restrição ao capital estrangeiro, como é que se daria isso? A abertura e a operação de empresas com capital estrangeiro seriam constituídas, de acordo com o que está no PL que está tramitando na Casa, sob as leis brasileiras. Então, ela seria uma empresa brasileira com capital estrangeiro, regulada pela Anac, com tributação aqui dentro e gerando emprego aqui dentro. Seriam esses grandes benefícios para o setor de aviação, de transporte aéreo como um todo.

Só para registro, foi instituído lá no âmbito da Secretaria de Aviação Civil, por meio da Portaria 13, um grupo de trabalho para avaliar o ambiente regulatório relacionado à prestação de serviços de baixo custo. E dentre várias conclusões e sugestões do grupo de trabalho, eu separei essas três aí, que eu acho as mais importantes para o debate hoje, que seriam: a eliminação da restrição ao capital estrangeiro; a questão de instituir uma alíquota máxima menor do que é hoje, de ICMS sobre o QAv; e a eliminação da franquia obrigatória de bagagem despachada. Isso foi em 11 de fevereiro de 2016. Isso é uma conclusão de um grupo técnico no âmbito da SAC. Então, medidas para aumento da competição e da competitividade, que têm muito a ver com as conclusões daquele grupo de trabalho.

Há duas que tramitaram, uma tramitou aqui no Congresso, que seria o PRS 55, de 2015, que reduziria a alíquota máxima de ICMS para 12%, e a outra, que está em trâmite, já houve outros projetos de lei tratando do tema, mas o que está em trâmite hoje, que foi um projeto encaminhado pelo Executivo, é o PL 7.425, que, entre outras coisas, trata da eliminação da restrição ao investimento estrangeiro. Então, a mensagem que a gente deixa aqui é: vamos avançar com relação ao processo de desregulação. A gente mostrou os grandes benefícios desse processo e a gente tem que avançar. A última grande restrição que a gente precisa resolver é a questão do capital estrangeiro.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Nós é que agradecemos ao Sr. Ricardo Chaves de Melo, Coordenador-Geral de Serviços Domésticos da Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Gostaria de registrar a presença em nosso plenário dos diretores da Anac, Ricardo Bezerra, Ricardo Fenelon e Juliano Noman, e do superintendente Ricardo Catanant.

Passo a palavra à Sr^a Luciana Rodrigues Atheniense, Membro da Comissão Especial de Defesa do Consumidor do Conselho Federal da Ordem dos Advogados.

Com a palavra a Sr^a Luciana.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Se eu pudesse pedir só...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Pois não.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Nós estamos com a audiência cheia, e há uma obra aqui em cima.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Vou pedir ao secretário que...

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - É quase uma sentença para quem passou a noite num voo de seis horas do Acre para cá e não dormiu. É uma sentença. Mas eu acho que é para todos nós, porque um ambiente melhor...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Claro, claro.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Só pedir para...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Por favor.

A SRª LUCIANA RODRIGUES ATHENIENSE - Agradeço, Senador Eduardo Braga, o convite, em nome do nosso Presidente...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª LUCIANA RODRIGUES ATHENIENSE - ... Cláudio Lamachia e em nome da Drª Marié Miranda, Presidente da Comissão de Defesa do Consumidor.

Apesar desse barulho, vou tentar manifestar o que nós advogados de defesa do consumidor temos a falar, porque hoje a reunião é para falar sobre mala, a extinção da franquia de bagagem. É muito interessante falar de liberdade tarifária, a tendência mundial. Antes de mencionarmos a tendência mundial, infelizmente, ou melhor, temos que nos ater à realidade do nosso País.

Eu gostaria muito de poder comparar com o aeroporto de Nova York, de Amsterdam, do Texas, ou qualquer outro de grande movimentação, de Tóquio. Mas infelizmente eu moro no Brasil. Falar de liberdade tarifária, da tendência mundial, fica uma situação um pouco restrita, ou, quem sabe, ilusória na hora de compararmos aqueles países ou aqueles continentes que realmente têm liberdade tarifária e que realmente podem concorrer e se adaptar no transporte aéreo em virtude da tendência mundial.

Uma breve comparação: falo para os Srs. Senadores que a Europa tem quinze grandes empresas nacionais e mais doze empresas consideradas *low-cost*, enquanto o nosso País, quatro grandes empresas nacionais. Não podemos comparar. Como gostaríamos de ter aqui um TGV; como gostaríamos de ter uma rodovia no mesmo sentido, no mesmo, seja da Europa, seja de Tóquio ou dos Estados Unidos. Mas nós não temos. As nossas rodovias do Acre, de Mato Grosso, do Ceará, de Pernambuco, de São Paulo, da Bahia ou do Amazonas... Não conseguimos ter outro meio de transporte.

Então, enquanto na Europa conseguimos ter uma liberdade tarifária e conseguimos realmente reduzir, aqui não. No Brasil, nós temos uma precária infraestrutura. Em virtude da precária infraestrutura que nós temos, seja no nosso sistema rodoviário ou ferroviário, torna-se impossível, torna-se impossível querermos comparar com passageiro internacional.

No momento daquela Resolução 400, salvo engano, dia 13 de dezembro de 2016, se falava o seguinte: "Temos de impor a cobrança da mala despachada para diminuir o custo das passagens". Senhores, o custo de um bilhete está extremamente vinculado ao alto valor que as companhias aéreas têm de pagar pela aquisição da aeronave, depreciação da aeronave, preço médio do barril de petróleo no mercado internacional, taxa de câmbio, imposto incidente sobre o combustível, mão de obra dos empregados e taxas cobradas pelo estacionamento das aeronaves. Como advogada e militante na área de consumo, não se pode admitir, falar que preço de bagagem é o fator principal para baratear um bilhete. Isso não acontece. Os encargos são elevados, esses que vão impactar, e não aquilo que estão querendo e, infelizmente, se impôs ao nosso consumidor brasileiro.

A Anac, com todo meu respeito aos profissionais que compõem essa agência reguladora, infelizmente, não está acatando aquilo que a lei determinou, principalmente no seu art. 8º, inciso XXXV: reprimir infrações a legislações, inclusive quanto aos direitos dos usuários.

O que se observa é que a Anac está legislando. Legislando e se contrapondo às leis federais. Em nenhum momento, interessante quando eu vejo a palavra dos nobres colegas, vejo falar em Código de Defesa do Consumidor, vejo falar em Constituição, vejo falar em Código Civil, mas vejo falar que a Anac estabeleceu... Mas temos uma hierarquia, a Anac tem que se ater à hierarquia. Ela tem que se subordinar ao Código de Defesa do Consumidor, ela tem que se subordinar ao Código Civil. O passageiro é consumidor, no seu art. 2º, e companhia aérea no seu art. 3º. Eu não vejo falando... E é

impressionante como essa Resolução 400, no seu art. 13, os senhores me desculpem, mas rasgou o nosso Código Civil no momento em que separou transporte de pessoas de transporte de bagagem. O nosso Código Civil, no seu art. 734, falava em transporte de pessoa mais bagagem. Uma agência reguladora, por livre posição, amparada numa liberdade tarifária, numa tendência mundial, separou que agora bagagem é acessório. E o nosso Código de Defesa do Consumidor, e o nosso Código Civil? Nós estamos falando de uma legislação federal.

E o interessante, por que a minha crítica de liberdade tarifária? A minha crítica não, a minha crítica como advogada militante nessa área de consumo há mais de 20 anos: não impõe ao transportador uma contraprestação. O que eu vejo nas reportagens, me desculpe, nobre Presidente da Anac, é uma tendência a diminuir. Tudo é uma tendência, não se pode fazer nada pela liberdade tarifária. Quer dizer, o que eu observo é o que se impõe ao consumidor e não há contrapartida à companhia aérea. Nós não estamos vendo a diminuição das tarifas.

Nós todos aqui viajamos e sabemos como o consumidor passageiro está sendo tratado. O preço da passagem está vinculado, como eu falei aos senhores, à incidência de tributos.

Agora, vamos falar: "O.k., impôs-se pagamento da franquia". "Ah, mas nós concedemos de 5kg para 10kg na bagagem de mão". Mentira! Mentira na realidade do nosso País. Volto a falar da nossa realidade, porque a nossa obrigação é buscar amparo na nossa realidade. Eles falam em 10kg, mas sabemos que está acontecendo o que com os 10kg? Mudou; nós estamos vendo que os passageiros não querem pagar a bagagem e os 10kg não estão cabendo nas aeronaves. Aquele *bin* está lotado.

Como advogada, saliento aos senhores: está acontecendo furto dentro das cabines. Isso está acontecendo não é uma nem duas vezes, porque bagagem de mão impõe o dever de vigilância do passageiro. No momento em que o *bin* está lotado, o passageiro não consegue ter vigilância da sua mala, entrega seu *laptop*, sua mochila à tripulação, aquela bagagem sai do seu poder de vigilância, às vezes, ele está na dianteira do avião. Quando o avião aterrissa, ele vai pegar a mochila, o *laptop*, já se furtou. E nós sabemos que, diferentemente da bagagem despachada, não conseguimos ter uma nomeação, um tíquete para comprovar aquela mala despachada.

Tive a cautela de verificar o que a Abear fala sobre mala de mão: mala de mão é uma mala pequena, com objetos pessoais e de valor. As malas estão sendo furtadas com seus objetos de valor. Então, o que acontece? Quando se fala que não é todo passageiro que paga mala despachada, nós temos que ter a responsabilidade, porque quem não paga mala despachada ou quem consegue lugar no *bin* são os clientes preferenciais, porque aquele cliente que está na fila única, que não tem cartão de fidelidade...

(*Soa a campanha.*)

A SRª LUCIANA RODRIGUES ATHENIENSE - ... que não está no programa específico não consegue colocar a mala dentro da cabine.

O que está acontecendo com os passageiros? Cobram pelas malas despachadas e, em contrapartida, está havendo mais espaço para as aeronaves negociarem a carga do avião, porque está ficando vazio. Então, qual o lucro do passageiro? Não estou falando de consumidor.gov, não estou falando de ouvidoria da Anac; estou falando de onde o consumidor reclama. O consumidor reclama no Procon, nos juizados especiais e no Reclame Aqui. A tendência está aumentando em relação a reclamação do consumidor. Não é uma expectativa, é realidade.

Nós, advogados, liderados pela Drª Mariele Miranda, elaboramos uma *blitz*, no ano passado, dia 28 de julho, penúltimo dia de alta estação em nossos aeroportos, com várias entidades de defesa do consumidor, e constatamos que os consumidores não estão sabendo, não têm informações adequadas sobre essas novas adaptações. As empresas aéreas falam que está no *site*. E os funcionários do aeroporto? Não vamos reduzir a essa tendência mundial de informação somente via internet. Os próprios funcionários dos aeroportos não estão treinados.

E esse movimento foi chamada de "Bagagem sem Preço", pela OAB Federal, que foi claro para mostrar a indignação dos consumidores.

Termino aqui.

Em novembro estivemos na Câmara dos Deputados. A cada dia eu deparo com um serviço adicional. Primeiro foi refeição a bordo, como vimos naquela reportagem: vai diminuir os preços. No primeiro momento, até diminuiu, mas não diminuiu. Poltrona de emergência é um espaço conforto. Não! Poltrona de emergência é uma segurança da aeronave, mas se busca cobrar pela poltrona de emergência.

Bagagem de mão está sendo despachada. "Ah, não se cobra pela bagagem de mão despachada", mas o poder de vigilância fica frágil e estão acontecendo esses furtos.

E agora, semana passada ou retrasada, tivemos a marcação de poltrona de uma empresa aérea. Agora um pai que quer viajar com a sua criança tem de pagar, por exemplo.

Pondero aos senhores: qual vai ser o novo serviço adicional? A minha conclusão é simples. A minha conclusão é a de nós, advogados, e a de todos os cidadãos que estão tendo acesso aos aeroportos: os preços não diminuíram. Os preços não diminuíram, as estatísticas comprovam, e não temos aquilo que a Anac considerava uma tendência.

O que eu busco aqui como advogada, representando uma entidade que está sensível aos direitos dos consumidores, é que malas não podem ser cobradas, malas não podem ser cobradas e despachadas em virtude da realidade do Brasil, do Código de Defesa do Consumidor, do Código Civil. E estamos aguardando ansiosamente que seja aprovado o PDC 578/2016, que está em trâmite na Câmara, para que realmente esse projeto do Senador Humberto obtenha a mesma aprovação, porque o consumidor brasileiro não suporta mais esse ônus de tendência, expectativa e espera, que nunca se constata de fato. Só se constata o ônus e não o bônus.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Nós queremos agradecer à Dr^a Luciana.

Eu aproveito a oportunidade para registrar a presença do Sr. Edmar Augusto Bull, Presidente da Abav - Associação Brasileira de Agências de Viagem.

Queremos, em nome da Comissão de Infraestrutura, Comissão de Assuntos Econômicos e Comissão de Desenvolvimento Regional, agradecer a sua presença.

Passo a palavra ao Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Sr. José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, para sua apresentação.

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Bom dia. Muito obrigado, Senador.

Srs. Senadores, Sr^{as} Senadoras, todos aqui presentes, é um prazer para a agência estarmos aqui mais uma vez. Viremos quantas vezes forem necessárias, sempre que o Senado nos convidar. É sempre um prazer discutir um pouco sobre a regulação e o que nós queremos para a aviação civil no Brasil, como já foi dito até por alguns dos nossos antecessores.

Eu, graças a Deus, nasci no Brasil, felizmente, e acredito que aqui é que nós devemos melhorar o setor de transporte, a infraestrutura, e acho que o País tem caminhado no sentido de, cada vez mais, incluir cidadãos no transporte aéreo. É um transporte seguro; aliás, estamos entre os cinco países mais seguros para se voar no mundo. Antes de entrarmos efetivamente em vários pontos que foram tocados aqui - e eu me comprometo com os senhores, se o tempo não der, a ficar o tempo que for necessário para que possamos falar um pouco e tirarmos até alguns equívocos colocados, com toda a vênia ao que já foi dito -, é importante entendermos um pouco do ambiente regulatório em que o Brasil estava.

Todos viram que nós passamos por uma crescente no que diz respeito à liberação tarifária, veio a mudança normativa, até que, a partir de 2012, a agência começou a observar que nós precisávamos avançar um pouco mais. Havíamos chegado a um patamar específico de pessoas utilizando transporte aéreo e nós queríamos a única coisa que pode baixar preço em qualquer setor da economia: concorrência. É a concorrência que traz efetividade; é a concorrência que permite que mais pessoas sejam incluídas.

Então, em 2016 - ainda não era a Anac -, a então Secretaria de Aviação Civil, que tinha *status* de ministério, montou um grupo de estudo para que se verificasse de que maneira nós poderíamos retirar gargalos que existiam na nossa legislação. E assim foi feito, por meio de um grupo de estudos, em relação a alguns pontos - alguns deles já tocados aqui - e outros que eram modelos regulatórios.

Isso não veio do nada, senhores. O Brasil não inventou isso. Existe um livro do Banco Mundial, um compêndio que foi feito para os países em desenvolvimento, sobre a melhor maneira de regular, de desenvolver o setor. Foi com base nisso... Eu até sugiro àqueles que gostam da leitura, pois eu sei que vários Senadores e assessores que, efetivamente, gostam do assunto de aviação civil, que deem uma lida nesse livro *Ready for Take off*. Isso mostra - e os senhores terão essa convicção - que não é a Anac falando; é o mundo dizendo da melhor maneira de um modal que pode dar certo.

Pois bem; tudo isso foi feito. E, quando nós falamos da Resolução 400, ficamos muito presos a bagagem. Aliás, é importante que a gente diga que o assunto bagagem sempre foi matéria regulatória, nunca foi matéria legislativa. Era efetivamente uma portaria do Comando Aéreo que regulava e estabelecia as condições já mencionadas aqui no que diz respeito a bagagem. Só para os senhores terem uma ideia, eram 224 artigos esparsos em diversas normas existentes no Brasil. Um estudo que contou com recorde de participação popular: 1,2 mil participações. A OAB participou, o Ministério Público participou, o Senacon participou, e, no final, chegou-se à Resolução 400, que trouxe, efetivamente, diversas coisas para os nossos consumidores, inclusive solicitações dos próprios consumidores. Por exemplo, a manutenção obrigatória do bilhete de volta; o pagamento de indenização por preterição, porque isso não existia, o que existia era uma multa sobre

a empresa, que ia para o Fundo Nacional de Aviação Civil, mas o consumidor em si não recebia indenização e passa a receber; bagagem de mão de, no mínimo, 10kg foi estabelecida.

Isso, senhores, por que foi estabelecido? Na pesquisa feita, no amplo estudo que foi feito, identificou-se que a média dos passageiros despachava, em voos domésticos, em torno de 12kg. Quando a gente olha o *bin*, sabemos que o *bin* tem capacidade para 36kg. Então, foi estabelecido o mínimo de 10kg porque, a depender da aeronave, por critério de segurança, poderia haver o despacho de bagagem, como efetivamente está sendo feito gratuitamente para os nossos consumidores.

Bem, aí vem também a liberdade de escolha do transporte de bagagem despachada, que é a questão se se cobra ou não.

Temos que tirar algumas coisas: a Anac não obrigou companhia a fazer, a Anac não criou taxa; o que a Anac estabeleceu foi a possibilidade de a companhia desagregar serviço, como é feito em diversos outros setores - a gente vai mostrar aqui para os senhores -, no intuito de permitir que mais pessoas voassem e no intuito de estabelecer no Brasil algo inexistente, uma delas o turismo de mochila. E aí eu falo não apenas da Resolução 400; é todo um arcabouço modal regulatório feito.

Outras normas foram modificadas no sentido de permitir que mais pessoas fossem incluídas no setor. Aí, efetivamente, em relação à 400, qual a razão de existir essa norma? Essa norma visa estabelecer a concorrência. Isso é apenas a Anac que fala? Não, senhores. Existe uma cartilha que rege toda a questão concorrencial no Brasil, da Secretaria de Assuntos Econômicos, do Ministério da Fazenda; existem critérios que foram feitos - e a gente seguiu esses critérios -; a possibilidade de diferenciação de preço, melhores práticas regulatórias, inclusive seguindo princípios da Icao, que é a agência da ONU que estabelece os padrões regulatórios no mundo inteiro.

Ampliar a transparência para o consumidor.

Eu entendo toda essa questão sobre bagagem, nós entendemos todos os argumentos, mas, o que nós temos colocado, desde o primeiro momento, é que essa passagem, que era "de graça", não era de graça, essa passagem estava embutida no preço. É importante a gente saber que, quando a gente muda isso para permitir que a empresa desagregue preços - eu não estou falando das quatro empresas brasileiras, eu não estou falando delas -, o que eu quero, e foi o que aconteceu, e vou mostrar aos senhores, é que o mundo olhe para o Brasil e diga: o Brasil tem um mercado competitivo, são 210 milhões de habitantes, e eu, como empresa, quero estar lá. E sobre elas nós vamos fazer, porque é a única maneira.

Nós sabemos que existe um gargalo, por exemplo, na Região Norte do Brasil, mas existem empresas que querem voar lá. E é isso que nós fizemos: mostrar ao mundo que existe um mercado estável, regulado, positivo, sem a interferência estatal, porque, quando não há um problema de mercado e existem normativas que interferem nisso, nós criamos o que se chama um problema de governo - interferência estatal ou regulatória naquilo que não deveria estar no mundo concorrencial.

Com as normas que foram feitas, com a atratividade em relação à 400 que foi criada, mais as mudanças que nós fizemos no que diz respeito à desburocratização... Mais uma vez: não é a Anac que está dizendo. O *trade* turístico, num evento a que nós fomos do Ministério do Turismo - e nós nem sabíamos disso -, nos informou que, em razão dos novos normativos, há a possibilidade, em 2018, de mais dez milhões de pessoas voando em voos *charter*, em razão da facilitação criada com esse arcabouço regulatório, beneficiando principalmente - se tiver alguém aqui do *trade* turístico, sabe do que eu estou falando - os aeroportos que têm até 200 mil passageiros por ano. É o caso da Região Norte, Senador. Uma das ideias dessa regulação é permitir que esses aeroportos menores possam ter maior fluxo turístico, seja de companhias menores, seja através do *trade* turístico, através de *charters*. O Senador Fernando Bezerra estava aqui, e a gente fez a certificação do aeroporto de Petrolina, por exemplo. E esse aeroporto está localizado na região do Baixo e Médio São Francisco, onde há uma das maiores produções de frutas do Brasil e a maior produção mundial de uvas tropicais. Há uma rota turística muito forte para lá que pode ser incrementada com esse modal regulatório.

Pois bem. E o direito do consumidor? Fala-se muito no direito do consumidor, nas normas de direito do consumidor, que a Anac descumpriu...

(Soa a campanha.)

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - ... que descumpriu o Código de Defesa do Consumidor, e qual é a razão disso? A desagregação de preço é permitir ao consumidor... Esqueçamos a questão da aviação civil e passemos, por exemplo, para aluguel de carro. Quando nós vamos alugar um carro, nós escolhemos o modelo de carro, escolhemos se ele é automático, se queremos cadeira de bebê, bebê-conforto, assento, elevação, enfim, nós escolhemos a composição do preço, e isso permite a concorrência no setor e permite que nós, consumidores, escolhamos a maneira como queremos viajar e não por uma imposição de um ente estatal, no caso uma agência reguladora, estabelecendo que tudo aquilo tem que estar estabelecido no preço.

Bem, a Anac aderiu... Fala-se assim: "Não, não quero falar da defesa do consumidor". Eu não sei se os senhores perceberam, mas houve uma pesquisa da AGU que apontou que o melhor *site* de proteção e de defesa do consumidor do

Brasil, o primeiro lugar, é o consumidor.gov. Não está no Ministério dos Transportes, está no Ministério da Justiça. Ao fazer a norma, que foi feita no início de janeiro mas só entrou em vigor em meados do ano, aderiu, a agência aderiu, a agência trouxe empresas, a agência está fazendo reuniões e trazendo mais empresas e para quê? Para que o consumidor não precise ir à Justiça. Essa judicialização não é necessária: ele pode resolver o problema dele em casa num primeiro momento, através da plataforma de defesa do consumidor. E garanto aos senhores: nenhum outro órgão estimula mais. Está no nosso site, está nos Nuracs, está nos aeroportos, está em todos os lugares que os senhores ouvem falar que a Anac diz ao consumidor: "Vá ao consumidor.gov porque é onde nós auditamos, é onde nós recebemos os dados". E divulgamos os dados. Somos nós que divulgamos os dados. Pegamos os dados e fizemos a primeira prévia.

(Soa a campanha.)

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Já estou encerrando, Senador.

Fizemos a primeira prévia e divulgamos para que a sociedade saiba, para que as companhias concorram entre si querendo melhorar o serviço e, obviamente, para que nós tenhamos dados para fazermos a regulação.

Quando se fala em consumidor.gov fala-se muito da questão de bagagem. Deixem-me colocar uma coisa para os senhores... Meu tempo já esgotou, Senador?

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Não o senhor ainda tem alguns segundos.

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - O que acontece? Nós tivemos 113 milhões de pessoas transportadas no Brasil. Vou repetir o número: 113 milhões de pessoas transportadas no Brasil. No que diz respeito à dificuldade para embarque, nós tivemos 64 reclamações feitas no consumidor.gov. Isso equivale a 1,756 milhão de pessoas voando para cada reclamação.

Bem, manifestações favoráveis à resolução...

Eu não vou conseguir?

Manifestações favoráveis à resolução - e não estou falando aqui de manifestações favoráveis, estou falando de órgãos governamentais. Volto a dizer: diz-se que a Anac não cumpriu a Constituição, que a Anac não cumpriu o Código de Defesa do Consumidor. Acho muito difícil isso ter acontecido. Em um regime democrático como o nosso, o Judiciário é que fala o direito; e eles foram ao Judiciário, onde um juiz federal disse: "Não; a norma regulatória está correta. Há necessidade de tempo. Isso é bom para o mercado e é bom para o consumidor".

Eu acho até que nós trouxemos pastas para que os senhores possam ver: saiu uma nova nota técnica do Ministério da Fazenda, da Secretaria de Assuntos Econômicos, dizendo que o normativo permite a concorrência, que o normativo está atraindo empresas. Nós temos a cartilha, nós temos, senhores, o parecer feito pelos consultores da Câmara dos Deputados. Vejam, não é a Anac dizendo, não; é a Câmara dos Deputados, os seus consultores que disseram que o que existia antes era venda casada, proibida pelo Código de Defesa do Consumidor. O que a agência fez foi efetivamente em prol do consumo. E diversos outros...

Bom, e aonde chegamos? Nós já falamos sobre essa questão da migração da nossa sociedade. A aviação não é um setor que concorre com ele mesmo; a aviação concorre com o modal terrestre. A partir do momento em que a tarifa de entrada aumenta muito, as pessoas tendem a ir para o modal terrestre. E nós estamos hoje transportando em torno de 68% da população brasileira em percursos de longa distância. Volto a dizer: mesmo com a crise, mesmo com a norma entrando em meados de 2017, nós transportamos 113 milhões de passageiros.

E aqui vem um dado para os senhores, um dado relativamente novo. Como órgão técnico - e eu falo isso com diversos Senadores quando nós estamos... Nós só podemos dizer que o preço médio da tarifa brasileira...

(Soa a campanha.)

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - ... no ano de 2017 foi "x" a partir do momento em que nós auditamos tudo isso. E nós estamos auditando, mas o último dado... Em dez dias, no máximo, nós liberaremos isso. Mas nós podemos dizer que, de janeiro a novembro de 2017, a tarifa média, em real, paga no Brasil foi de R\$350,21. Isso equivale dizer que é a menor tarifa da série histórica. É óbvio que isso não é uniforme em todo o País; há uma diferença em relação a período e há uma diferença em relação a área da Nação. E é por isso que a gente está estimulando a concorrência. Só finalizando, Senador, se o senhor me permitir... Já vou finalizar passando aqui.

Eu só queria trazer para os senhores o seguinte: está se falando dessa complexa questão do modal aéreo. E se eu chegasse para os senhores e dissesse assim: "Olha, o Brasil abriu o capital em 100%; o Brasil desregulou a franquia de bagagem..."

Aliás, deixem-me esclarecer uma coisa: nunca foi regulado no Brasil, por exemplo, nem assento, nem alimentação. Então, quando alguns falam: "Ah, porque se falou isso...". Não, nunca foi regulado.

A melhoria do investimento na infraestrutura, fim do Hotran... Se eu dissesse aos senhores que, neste período - hoje nós temos quatro -, seis companhias aéreas entrassem no Brasil e que isso equivaleria a um investimento na área sul-americana de US\$5 bilhões em infraestrutura, isso não seria uma boa notícia?

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA. *Fora do microfone.*) - Não.

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Não?

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Vai depender de como está sendo feito.

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Como, senhora?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Tudo bem, vamos lá. Esta é a realidade do que está acontecendo na Argentina: a Argentina tem a liberação dos 100%; a Argentina está abrindo o mercado; seis companhias aéreas - uma delas, a Norwegian já apontou que está vindo para o Brasil.

Senador, eu me despeço aqui porque não tenho mais tempo de completar, mas fico à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Eu queria agradecer ao Presidente da Anac, dizendo que V. Sª ocupou exatamente 17 minutos no seu pronunciamento. Mas, no debate, não há dúvida de que nós haveremos de poder aprofundar essa questão. Mais uma vez repito que esta é uma audiência pública conjunta da Comissão de Infraestrutura, da Comissão de Assuntos Econômicos e da Comissão de Desenvolvimento Regional, com requerimentos aprovados por diversos Senadores: Acir Gurgacz, Eduardo Braga, Fátima Bezerra, Flexa Ribeiro, Jorge Viana, Lídice da Mata, Regina Sousa, Simone Tebet e Valdir Raupp.

Por serem vários os autores, estabelecemos, numa conversa prévia, que a ordem dos oradores obedeceria a ordem alfabética para que pudéssemos iniciar o debate.

A SRª SIMONE TEBET (PMDB - MS) - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Pois não.

A SRª SIMONE TEBET (PMDB - MS. Pela ordem.) - Muitos assinaram como coautores, mas acho que, praticamente, nós temos três autores de requerimentos. Eu digo isso não é por nenhum problema...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Claro.

A SRª SIMONE TEBET (PMDB - MS) - Eu sempre obedeci a ordem, mas é que nós estamos, nesta semana, com muitas comissões e com muitas sessões extraordinárias. Eu fui autora do requerimento da CAE; os demais colegas, embora autores como eu, assinaram posteriormente. O Senador Jorge Viana, da mesma forma, foi autor; bem como V. Exª foi autor. Assim, eu pediria aos colegas, se for possível, que nós três falássemos e que, só então, observássemos a ordem alfabética. Isso é em função da agenda que temos.

A CCJ, inclusive, da qual sou membro, está com uma sessão extraordinária discutindo a questão do voto impresso, e eu me comprometi, inclusive, de assessorar o Senador Lasier.

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA. *Fora do microfone.*) - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Com a palavra a Senadora Lídice da Mata.

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA. Pela ordem.) - Se eu estou compreendendo bem, esta não é uma audiência da Comissão de economia, mas uma audiência conjunta.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Conjunta.

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Sim, conjunta com outras comissões. Pois bem; já ano passado, na Comissão de Desenvolvimento Regional, nós, eu e a Senadora Fátima Bezerra, promovemos uma audiência pública para tratar desse assunto...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - A CDR inclusive faz parte desta audiência, ...

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - ... e eu li, no início desta reunião, o requerimento que V. Exª apresentou no ano passado, Senadora, fazendo justiça a V. Exª. Inclusive, dei o número e a data em que foi aprovado.

Eu acho que, se houver acordo com o Plenário, e...

Ouçõ a Presidente da CDR.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Quero apenas só reforçar o que a Senadora Lídice aqui já colocou, até porque a Comissão que nós presidimos nesta Casa trata do desenvolvimento regional e do turismo.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Claro.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Portanto, é nossa obrigação, é nosso dever pautar um tema de tamanha relevância para os interesses da sociedade, tanto é que isso foi feito no ano passado - e nós vamos falar sobre isso -, oportunidade em que a Anac aqui esteve prometendo o céu e a terra, juntamente com as empresas aéreas, quando da defesa da resolução que autorizou o preço da cobrança de bagagens.

Concluo, Senador Eduardo Braga, apenas colocando que nós havíamos aprovado na CDR requerimento não só da Senadora Lídice, como de minha autoria e do Senador Jorge, que também integra aquela Comissão, até porque a gente já vinha fazendo o debate. Contudo, como a Comissão de Infraestrutura já havia apresentando requerimento, daí exatamente o fato de hoje estarmos aqui nesta audiência conjunta.

Se pudéssemos seguir o rito que V. Exª já tinha organizado, tudo bem. Mas...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Eu gostaria de fazer um apelo a V. Exª, para que nós pudéssemos dar curso, atendendo, obviamente, a colocação da Senadora Simone Tebet, sem prejuízo dos demais autores.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. *Fora do microfone.*) - Claro.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Isso é apenas para que nós possamos atender à agenda de todos os Senadores e para facilitar a participação de todos.

Se o Senador Jorge Viana estiver de acordo...

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC. Pela ordem.) - Deixem-me dar uma contribuição. Não é à toa que nós temos um plenário cheio de Senadoras e de Senadores... Aliás, primeiramente, eu queria cumprimentar todos os colegas. Inclusive, está aqui o Presidente da CAE, que é o Senador Tasso; está aqui a Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional e estamos nós, autores dos requerimentos, porque este é um assunto de maior interesse nacional, do interesse do consumidor: as pessoas estão deixando de viajar de avião, mesmo necessitando, por conta dos erros cometidos pelas políticas públicas do País, especialmente da Anac, que não enxerga que o Brasil é diferente da Europa.

Nós acabamos de ter uma votação, tentando socorrer as companhias aéreas com a ideia de redução para 12% da alíquota de ICMS, que lamentavelmente não passou no Plenário. Então, o nosso lado não é de querer prejudicar as companhias; é de fazer com que o Brasil possa ter turismo, que não tem, que possa ter...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - V. Exª...

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - ... o ir e vir garantido, que não tem.

Esta audiência é importante, mas, sinceramente, nós temos um projeto de resolução do Senador Humberto, que é o de nº 89, de 2016, do qual eu fui coautor, e temos um outro, que é o de nº 55, de 2015, que trata do combustível, do Senador Randolfe e meu também, ou seja, nós estamos nessa batalha há muito tempo.

Eu acho que a Senadora Simone.... Não há prejuízo nenhum, mas eu gostaria, sim, se pudesse, como autor desta audiência, junto com os demais colegas, de poder falar.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Mas vai falar.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Se não, nós vamos nos estender aqui e sabe-se lá a que horas nós vamos falar.

Estabelecendo um prazo para cada um de nós...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Claro.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - ... para que todos possamos falar. Mas eu concordo com a Senadora Simone.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Está bem.

Então, se ele concorda com a Senadora, vamos dar início.

O Senador Acir Gurgacz não está presente. Então, como segundo autor presente e como terei uma audiência daqui a pouco com o Senhor Presidente da República (está na agenda), exatamente para tratar questões do Amazonas, eu pediria a vênua de V. Ex^{as} para fazer uma colocação breve. Assim, passarei, então, a Presidência ao Senador Tasso Jereissati.

Eu vou usar, inclusive, apenas cinco minutos, mas deixo para que o Senador Tasso acerte com os senhores as demais situações.

Eu queria apenas fazer uma colocação que mostra exatamente aquilo que nós Senadores, como usuários do sistema aeroviário brasileiro, temos sentido todos os dias quando embarcamos e desembarcamos dos aeroportos. Ou seja, o nível de reclamação e de insatisfação do usuário com o sistema da aviação civil implementado no Brasil.

Eu estou aqui de posse do relatório do site Reclame Aqui, que é um site onde os brasileiros se manifestam. E apenas para que os Srs. Senadores e os telespectadores tenham ideia, nesse site, do primeiro semestre de 2016 ao segundo semestre de 2017, houve um incremento de 90% de reclamações sobre despachos de bagagem - 90%! Da mesma forma, nós como usuários, temos assistido, lamentavelmente, a uma variação no custo da passagem aérea que é quase incompreensível para o usuário, porque essa variação é, muitas vezes, de minutos a minutos nos próprios sites, em função da política praticada pelas companhias aéreas. Além disso, quanto a essa questão da bagagem de mão, o que nós estamos assistindo é que, como a bagagem de mão passou a ser uma franquia de 10kg, quase todos os passageiros estão levando essas bagagens de mão para dentro do avião, e isso tem causado... Ontem, por exemplo, eu indo para São Paulo, nós ficamos, nada mais nada menos, do que 45 minutos parados para que pudessem pegar o excesso de bagagem de mão de dentro do avião, que não tinham onde colocar, e pudessem despachar para o bagageiro dentro da aeronave. Além do mais, a abertura de capital - o que é diferente de *open skies* -, se não houver um regramento e contrapartidas específicas, essa é a última janela de oportunidade para que nós possamos fazer a aviação regional efetivamente ser inserida dentro de um contexto de integração aérea da aviação comercial neste País.

Nós temos algumas regiões do Brasil absolutamente isoladas pela aviação aérea. E essa aviação aérea, muitas vezes, é a diferença entre a vida ou a morte em determinadas regiões. Eu digo que, na região do meu Amazonas, a aviação aérea pode ser a diferença entre uma pessoa ter um TFD a tempo de salvar a sua vida e não ter um TFD a tempo de poder salvar a sua vida. E outra, os custos da aviação civil no interior da Amazônia estão estratosféricos: é mais barato voar de Manaus para Miami, de Miami para Manaus, do que voar de Manaus para Eirunepé, Eirunepé-Manaus (Eirunepé é uma cidade que fica no Alto Juruá, entre o Estado do Amazonas e o Estado do Acre).

Portanto, há efetivamente algumas oportunidades que precisam ser analisadas, porque são as últimas barreiras de um grande mercado que nós temos. E, se nós não aproveitarmos essas janelas de oportunidades para criarmos uma política de integração de uma malha da aviação civil que possa integrar as regiões excluídas dentro de uma aviação, não será por livre mercado que as empresas irão voar para Eirunepé, São Gabriel e outras regiões; não há chance, não há hipótese de isso acontecer. Portanto, eu queria aqui deixar essas colocações.

Eu pediria ao nosso Senador Tasso, que é Presidente da CAE, para assumir a Presidência dos trabalhos, pois eu terei que me ausentar para fazer uma audiência com o Senhor Presidente da República para tratar de um assunto importante do meu Estado.

Eu agradeço a presença, mais uma vez, de todos, dizendo que esse é um tema extremamente importante. O Senado da República já aprovou um projeto de resolução do Senado com relação à questão das bagagens. Esse projeto está na Câmara dos Deputados. Nós já tentamos... E aí eu peço escusas ao Senador Jorge Viana porque também fui um dos autores do projeto de resolução com relação ao ICMS do combustível de aviação, não apenas do querosene, mas do combustível da aviação, a fim de que nós pudessemos facilitar o acesso e melhorar, portanto, o custo.

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

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Eu acho que essa é uma questão nacional, e o Senado da República demonstra aqui, nesta ação conjunta, o interesse de todos os seus representantes na Câmara Alta do País.

Muito obrigado.

E passo a palavra ao Senador Tasso Jereissati. **O SR. PRESIDENTE** (Tasso Jereissati. Bloco Social Democrata/PSDB - CE) - Dando sequência à nossa reunião, segundo o critério estabelecido pelo Senador Eduardo Braga, a ideia é que nós

façamos cinco intervenções dos Srs. Senadores e, em seguida, passaríamos às respostas dos palestrantes. Parece-me que este é o critério que ele adotou e acho que estão todos de acordo.

Também, seguindo o critério do Senador Eduardo Braga, os dois oradores seguintes seriam a Senadora Simone e o Senador Jorge e a Senadora Fátima, que são os... O Senador Acir está ausente.

Então, a Senadora Simone e a Senadora Fátima serão as próximas oradoras a falar.

Senadora Simone, o critério é de cinco minutos....

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Tasso Jereissati. Bloco Social Democrata/PSDB - CE) - Três minutos?

Então, três minutos com uma certa flexibilidade.

A SRª SIMONE TEBET (PMDB - MS) - Cinco para os autores, Sr. Presidente. Não dá nem para cumprimentar em três minutos. Acho que os autores têm de ter, no mínimo, cinco minutos porque senão nós vamos falar e não vai haver tempo de perguntar, não é, Senador Jorge Viana?

Acho que não somos tantos assim, Sr. Presidente. Cinco minutos improrrogáveis eu acho que nós teríamos...

O SR. PRESIDENTE (Tasso Jereissati. Bloco Social Democrata/PSDB - CE) - Cinco minutos.

A SRª SIMONE TEBET (PMDB - MS) - Obrigada, Sr. Presidente, mais uma vez.

Eu quero cumprimentar os convidados que se fazem aqui presentes, agradecer pela presença; Srªs Senadoras e Srs. Senadores, eu começo com uma reflexão que, inclusive, me passou pela cabeça enquanto da fala dos senhores e da senhora: afinal qual é o poder que o usuário, o consumidor tem no Brasil? Qual é o poder que o usuário de serviço público tem em relação às concessionárias, às permissionárias, às autorizadas pelo Poder Público para prestar esse serviço à sociedade? Ou mais especificamente a razão desta audiência: qual é o poder que o usuário de transporte aéreo no Brasil tem frente ao poderio das companhias aéreas? A resposta é: nenhum.

Os usuários só podem se cercar de um dispositivo: a Constituição Federal, a legislação. O usuário não tem mais nada. Neste Estado, em que a dicotomia política ora falam que é um Estado interventor, e alguns ainda pleiteiam o monopólio de muitos serviços, ora falam que o Estado já é um Estado liberal, eu diria que nós estamos no meio do caminho, Sr. Presidente. Nós não temos nem o Estado interventor, nem o Estado liberal. O que nós temos aqui é um Estado regulador; o Estado que caminha para essa liberdade tarifária, para a livre concorrência, e que, em função deste caminho árduo, foram criadas no Brasil as agências reguladoras. E aí vem a pergunta: qual é o papel das agências reguladoras no Brasil? Defender nessa relação assimétrica, desigual e desproporcional os direitos e os interesses dos usuários e dos consumidores. Ponto. Diante dessa análise, diante desse olhar, é que eu faço uma análise em cima da Resolução 400, de 2016.

Quanto a essa resolução, eu só vou citar num dispositivo, mas há uma característica geral em relação a ela: tudo, absolutamente tudo que se refere a custo de tempo ou financeiro das companhias aéreas, ela atinge uma pequena parte do consumidor. Extravio de bagagem. "Ah, a companhia vai ter de indenizar!" Já não tinha? *Overbooking*. "Ah, ela não pode vender passagens a mais", mas vende. O passageiro que vê a sua passagem reduzida a um mero papel vazio e inócuo tem direito a ser realocado, paga a alimentação, a despesa e ressarcimento. Então, tudo o que prejudica no sentido de custo para as companhias na resolução é ínfimo em valor. Agora, aquilo a que as companhias passam a ter direito praticamente atinge a universalidade dos consumidores.

E aí entro na questão específica das bagagens, Sr. Presidente. É importante dizer que o Senado não sustou a resolução como um todo. O Senado sustou o art. 13, porque lá está claro: o serviço de bagagem é um contrato acessório. Nós sabemos, no Direito, que o acessório segue o principal. "Ah, mas, para a bagagem, o preço estava embutido!" Não estava. Se o preço estava embutido como os senhores dizem, o que tinha de acontecer? Tinha de desmembrar o valor da passagem e falar: "Porque hoje eu cobro R\$70,00 de bagagem, eu desconto na passagem R\$70,00 para quem não vai despachar a bagagem!" Do contrário, essa tese cai.

Isto é importante: não era preço embutido. Nós tínhamos o serviço gratuito. A questão é: pela liberdade tarifária, pela livre concorrência e porque nós queremos trazer mais companhias aéreas *low cost* para, aí sim, baratear o custo - e eu concordo. Eu concordo que tenham de vir companhias aéreas para baratear o preço da passagem -, então a saída não é essa. A saída seria: para as companhias *low cost* ou voos *low cost* no Brasil, as bagagens despachadas terão de ser pagas, porque senão eu violei - e a Drª Luciana tem razão - a lei...

(Soa a campanha.)

A SRª SIMONE TEBET (PMDB - MS) - ...o Código do Consumidor e a própria Constituição Federal.

E, na minha fala final, Sr. Presidente, o que é mais grave: houve uma usurpação da Anac no que se refere a esse ato normativo dos poderes constitucionais do Senado e do Congresso Nacional, porque quem faz lei para criar, modificar ou extinguir direitos não são os senhores, com todo o respeito.

Então, diante de todas essas colocações, eu não tenho pergunta a fazer, porque eu tenho certeza absoluta de que houve ilegalidade nessa questão.

Repito, para finalizar: pode, sim, cobrar a bagagem. O ato normativo poderia ser estabelecido se fosse para empresas *low cost* comprovadas; do contrário, teria de baratear, e nós não podemos esconder os números. Seja o IBGE, seja a Fundação Getúlio Vargas, fala-se que o aumento foi acima da inflação, mas eu não vou ficar com números. Para mim, o que importa é a sensação e o que eu ouço todas as semanas quando pego o voo. Todos, todos os usuários dizem: os preços das passagens aumentaram no Brasil. Aumentaram, repito, de forma ilegal, porque este é um acessório que teria de seguir o principal.

Eu agradeço, pedindo desculpa aos colegas por ter pedido para que fosse a primeira. Eu realmente tenho uma audiência, Sr. Presidente, e só encerro aqui, dizendo, porque vem para a Casa, da questão da abertura do mercado de capital. Eu fui uma que rejeitei os 100%. Nós aprovamos, salvo engano, 49%. Não porque eu seja contra a abertura de capital no caso das empresas; é porque eu não via, como o Presidente Eduardo Braga, a contrapartida para voos regionais, para democratizar, baratear e dar acesso para todos os brasileiros a esse serviço tão essencial hoje, porque é uma economia de tempo o transporte aéreo.

Da mesma forma, em relação - com todo o respeito ao Senador Jorge Viana - ao ICMS. Reduzir ICMS, prejudicando as finanças dos Estados, que hoje não têm dinheiro nem para atender segurança pública, ou ajudar os Municípios, sem ter a certeza de que isso resultaria em economia... Nós não temos condições, como representantes da sociedade brasileira, de aprovar nenhuma medida a mais nessa política de liberdade tarifária sem ter certeza absoluta de que isso vai beneficiar a população brasileira. Agradeço e peço desculpas pela veemência das palavras, mas estou falando de algo que acredito por convicção.

Fica aqui um pedido apenas - não tenho perguntas, como disse, porque não tenho dúvidas, Sr. Presidente, é um pedido importante: as agências reguladoras precisam ter transparência além da eficiência administrativa. Vocês não podem perder nunca a credibilidade junto à sociedade brasileira, sob pena de perderem a credibilidade e o voto do Congresso Nacional. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Tasso Jereissati. Bloco Social Democrata/PSDB - CE) - Muito obrigado, Senadora Simone.

Passo a palavra, agora, por cinco minutos, à Senadora Fátima Bezerra.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Sr. Presidente, quero cumprimentar os convidados e a convidada aqui, representando a OAB.

Sr. Presidente, como eu já disse aqui, a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, que presido, está irmanada neste debate até porque é nosso dever, nossa obrigação; travamos este debate, inclusive, no ano passado, dando continuidade através dos requerimentos da Senadora Lídice, do Senador Jorge Viana e de minha autoria também.

Reputo-o um debate extremamente relevante pelo impacto que esse tema tem sobre a vida de milhões de brasileiros e de brasileiras pelo País afora. Nós estamos falando aqui do direito de ir e vir do cidadão. Nós temos aqui de fazer um diálogo, tendo como parâmetro, como a própria advogada aqui colocou, o Código Civil, o Código de Defesa do Consumidor.

Eu começo muito rapidamente dizendo o seguinte: quando a Anac, enfim, tomou esta decisão de liberar autorização para que as empresas aéreas pudessem fazer a cobrança do uso da bagagem, qual foi o argumento que os senhores disseram ao Congresso Nacional e ao povo? Os senhores disseram que iriam baratear as passagens; os senhores disseram que iriam ampliar o número de voos. E, infelizmente, isso não aconteceu, isso não aconteceu; muito pelo contrário, o que nós temos visto, ao longo desse período, foi o serviço piorar cada vez mais.

E, vejam bem, nós temos dados aqui fundamentados por instituições como a Fundação Getúlio Vargas, que, simplesmente, fez um estudo e divulgou. De acordo com o índice de preços da Fundação Getúlio Vargas, as tarifas aumentaram 35,9% entre junho e setembro. O IBGE também, Sr. Presidente, fez estudos e divulgou também, nessa mesma direção, que os preços dos bilhetes que os senhores, na época, diziam que iriam cair - e por isso era importante essa autorização para que as empresas aéreas pudessem cobrar o uso da bagagem -, e, irmanado com a Fundação Getúlio Vargas, aponta que os preços das passagens subiram.

Aqui já foi dito o grau de insatisfação que têm as empresas aéreas hoje frente aos passageiros, Sr. Eduardo, pelo País afora. Os senhores são campeões hoje em matéria de insatisfação, em matéria de reclamação, porque, infelizmente, repito, tem

piorado, e muito, a qualidade dos serviços que os senhores estão oferecendo. Daqui a pouco, a gente não tem mais nem por onde caminhar pelo aeroporto. Está virando um mercado ambulante. Isso sem contar a questão do atraso de voos, o desrespeito - a gente fica correndo de um lugar para o outro lá dentro do aeroporto; vai para dentro do ônibus; volta para dentro do ônibus novamente. O número de voos diminuiu na Região Nordeste, no meu Estado, o Rio Grande do Norte... É uma verdadeira via-crúcis, Senador Tasso, para a gente, agora, do Rio Grande do Norte, da Paraíba, chegar aqui em Brasília! Nós estamos submetidos a uma verdadeira ditadura do ponto de vista do monopólio dessas empresas.

E, vejam bem,...

(Soa a campanha.)

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... é evidente que, em um regime capitalista, claro, os senhores buscam lucro. É legítimo. Agora, esse lucro não pode ser obtido, de maneira nenhuma, às custas de se oferecer um péssimo serviço aos consumidores.

Assim como a Anac. Os senhores estão lá especialmente para defender o interesse dos consumidores, os interesses dos passageiros. Por isso se chama agência reguladora. Como agência reguladora, é, sim, o papel dos senhores fazer a mediação entre os interesses da empresa e os interesses dos consumidores, mas não perdendo de vista que vocês estão lá para olhar para os interesses dos consumidores.

Como fica a Anac agora? De repente vendeu este discurso que ia autorizar as empresas aéreas, repito, a cobrarem o uso da bagagem, sob o argumento de que iria baratear o preço e aumentar o número de voos. E aí o que a gente está vendo, Sr. José Ricardo, é exatamente o contrário. Os senhores têm de tomar uma posição! Não barateou passagem, não! O número de voos não aumentou! E os senhores, inclusive, estão omissos, porque estão deixando que as empresas aéreas tomem outras medidas igualmente para penalizar os consumidores, para penalizar os passageiros. Agora querem cobrar, Drª Luciana, pela marcação do assento! Até a taxa de cobrança da bagagem eles querem majorar também. É como a Senadora Lídice disse em outro dia: daqui a pouco, vão querer cobrar até o ar que a gente respira ou a água - aquele copinho d'água, que é o que vocês ainda oferecem.

Então, eu...

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM. *Fora do microfone.*) - Vai ter de levar atestado médico para ganhar água.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - É, levar atestado médico. Isso é uma vergonha! E a Anac calada, omissa... É uma vergonha, uma humilhação! Agora, o passageiro tem de comprar até uma balança para pesar a mala, porque tem de ser só até dez quilos, ou não.

Então, eu quero concluir, Senador Tasso, dizendo que é lamentável isso, porque a gente viveu um período aqui, no Brasil, durante a época do governo do Presidente Lula, em que chegamos a mais de 120 milhões de passagens aéreas vendidas por ano. Infelizmente, tem havido uma queda, mas, como o próprio representante das empresas aqui já mencionou, também está em curso um processo de recuperação.

O fato, Sr. Eduardo, e que fique claro aqui para os senhores...

(Soa a campanha.)

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... é de que é evidente que nós sabemos do papel importante que as empresas desempenham; é importante que elas sejam bem avaliadas pela população. Agora, os senhores não podem ser bem avaliados pela população, infelizmente, se não prestam um serviço com a eficiência que esse serviço deve ter. Não dá. Nós temos de olhar o Código de Defesa do Consumidor. Não adianta. E nós não vamos aceitar que os senhores fiquem usando de pretextos e mais pretextos, que, inclusive, estão assegurados pelo próprio Código de Defesa do Consumidor como direito dos passageiros, que os senhores fiquem usando disso, repito, para aumentar os lucros dos senhores em detrimento da qualidade e do respeito exatamente aos consumidores.

Eu concluo, Senador Tasso, sugerindo aqui que nós possamos - tanto a Comissão de Desenvolvimento Regional; como a Comissão de Assuntos Econômicos, dirigida por V. Exª; quanto a Comissão de Infraestrutura - sair daqui com um documento assinado por todos os Senadores no sentido de fazer uma pressão legítima junto ao Presidente da Câmara dos Deputados, o Deputado Rodrigo Maia, para que ele coloque em votação o projeto de decreto legislativo apresentado pelo Senador Humberto, aprovado por nós por unanimidade aqui, no Congresso Nacional, porque já desconfiávamos... E, mais do que isso, olhando a legislação e para defender os interesses dos consumidores, que é o nosso papel, Drª Luciana, naquele momento, aprovamos o projeto de decreto legislativo do Senador Humberto para que essa iniciativa da Anac fosse exatamente sustada.

O Senado aprovou, Dr. José Ricardo. Foi o Senado, inclusive, que aprovou o nome do senhor para estar lá na Anac, mas nós aprovamos, repito, é para o senhor olhar, em primeiro lugar, os interesses dos consumidores.

Então, Senador Tasso, vamos fazer esse movimento junto ao Presidente da Câmara dos Deputados, para que o projeto de decreto legislativo do Senador Humberto que suspende essa iniciativa desastrada, que se revelou um equívoco à luz de todos os argumentos que nós aqui já apontamos... Então, vamos esse movimento junto à Câmara, até porque o Brasil precisa saber: por que Rodrigo Maia, Senadora Lídice, sentou em cima do projeto de decreto legislativo do Senador Humberto Costa? O que está por trás disso? Que forças são essas?

Então, concluo, Senador Tasso.

Muito obrigada.

E minha sugestão concreta é exatamente esta: fazermos um movimento junto à Câmara, para que o projeto de decreto legislativo seja votado na Câmara, e a Câmara, a exemplo do Senado, aprove o projeto de decreto legislativo, suspendendo essa autorização da cobrança de bagagens.

O SR. PRESIDENTE (Tasso Jereissati. Bloco Social Democrata/PSDB - CE) - Muito obrigado, Senador Fátima.

Com a palavra agora o Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Presidente, Senador Tasso Jereissati, Sr^{as} Senadoras, Srs. Senadores, nossos convidados à audiência pública conjunta de três comissões, eu participo de mais uma audiência para que possamos tratar da questão de redução das tarifas da aviação aérea no Brasil.

Na questão da bagagem, o que se discute efetivamente é se, com a liberação por parte da Anac de cobrança pelas empresas da bagagem, aconteceu uma redução nas tarifas. A meu ver, não aconteceu. Não é uma sensação de que as passagens não baixaram. É uma realidade que elas não efetivamente foram reduzidas. A Senadora colocou há pouco aqui dados do IBGE e da Fundação Getúlio Vargas que comprovam exatamente a realidade que todos nós sentimos.

A questão da redução do ICMS do combustível de aviação até 12% não foi aprovada no Senado, porque obrigava os Estados a se adaptarem a essa redução. O meu Estado, o Estado do Pará - e eu disse isso ao Senador Randolfe e ao Senador Jorge Viana -, já pratica a alíquota de ICMS em 7% e estuda inclusive a redução a 3%. Para quê? Para que efetivamente as companhias aéreas estabeleçam novas rotas e novas linhas no interior do Estado e da Amazônia.

Já foi dita pelo Senador Eduardo Braga a importância da aviação na nossa Região. Isso não se vai discutir mais.

Lá atrás, em 2016, eu fui Relator da Medida Provisória 752, que tratava do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional, um nome pomposo. O Governo, Senador Tasso, deixou perder a efetividade dessa medida provisória. Em duas ou três medidas à frente, eu, com o relatório do Senador Jucá, consegui colocar uma emenda em que foi incorporado todo o relatório que fiz na 752, com exceção, porque o Governo não aceitava, de liberar o capital estrangeiro nas empresas aéreas. O próprio Governo não aceitava. Há um projeto de 2015 dormitando aqui no Senado Federal. Está na Ceaero, uma comissão especial para tratar da aviação aérea. Está lá. Agora em 2017, o Governo encaminha um projeto para o Congresso liberando o capital estrangeiro. Por quê? Ou foi a Senadora Simone Tebet, ou foi a Senadora Ana Amélia que, há uma ou duas semanas, reclamou que o Governo se apropria de projetos de iniciativa legislativa para encaminhar como iniciativa do Executivo. E ele faz isso de uma forma sem nenhum respeito com o legislador, como fez nesse projeto. E eu espero, Senador Tasso, que nós possamos efetivamente dar condições de avançar nesse programa.

Estive conversando bastante com o Diretor-Presidente da Anac sobre não só essa resolução da Anac, mas sobre outras. No entendimento da Anac, eles procuram: primeiro - talvez, não sei se em primeiro lugar -, baratear as passagens; segundo, adaptar a aviação regional à aviação internacional, fora do nosso País, em outros países. Então, estão querendo atrair para cá as companhias de *low-cost*, para que efetivamente se possa ter o barateamento - aí, sim - das tarifas aéreas.

Aí, eu vou perguntar ao representante das empresas aéreas: as empresas aéreas são a favor da liberação do capital estrangeiro nas companhias? Dois, são a favor dos céus abertos, como está sendo discutido já aqui no plenário do Senado Federal? São dois pontos importantíssimos para que nós possamos atrair novas empresas para disputar, haver concorrência na aviação doméstica.

E aí eu quero também ter uma posição não sei se da Anac ou da SAC. Da SAC, eu quero saber sobre o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional. Cadê os aeroportos regionais? Foi colocado aí de uma forma pirotécnica pelo Presidente Lula que iam construir não sei quantos, centenas de aeroportos regionais do Brasil. Ao final, isso foi enxuto e ao Pará sobraram sete, e lamentavelmente não iniciaram nenhum deles. A questão da aviação regional: como eu dizia, as companhias são a favor das duas?

Não sei se a Anac, SAC ou as companhias aéreas: existem realmente, Senador Tasso, companhias aéreas de capital brasileiro? A Latam é nossa? É nossa? A GOL é nossa? A Avianca é nossa? Eu tenho dúvidas, que eu gostaria de que fossem esclarecidas, porque, quando liberaram o capital estrangeiro até 49% - eram 20% -, o que acontecia? Eles tinham documentados até os 49% e o restante por contratos de gaveta, como se diz.

Lamentavelmente nós não queremos enfrentar a realidade. A realidade é que temos de abrir o nosso País para termos novas companhias e termos efetivamente uma concorrência que venha a reduzir as tarifas aéreas.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Tasso Jereissati. Bloco Social Democrata/PSDB - CE) - Muito obrigado, Senador Flexa.

Com a palavra o Senador Jorge Viana, que é o quinto dessa primeira fornada, e a Senadora Lídice é a primeira da próxima fornada.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Sr. Presidente, eu queria, cumprimentando todos, agradecendo a vinda dos nossos convidados, dizer que esse assunto, de fato, é muito importante, tanto é que reúne um número expressivo de Senadoras e Senadores.

Quero cumprimentar todas as colegas e os colegas que estão também mais diretamente ligados a essa causa, que é uma causa do cidadão brasileiro, do consumidor brasileiro.

Quero dizer que eu fico chocado, com todo o respeito e admiração profissional que eu tenho, de ouvir alguns depoimentos que muitos dos que estão aqui expuseram. Parece que estamos numa espécie de ilha da fantasia. Esse é um tema de que não adianta falarem, porque nós vivemos os problemas toda semana. Nós somos consumidores deste serviço, que é o uso do transporte aéreo. Nós somos representantes da população. Nós não podemos, querido Botelho, ficar aqui com frases do tipo: "Nós queremos mostrar o mundo." Mostrar o mundo o quê, gente? Nós temos de mostrar ao consumidor que nós vamos oferecer um serviço justo, de qualidade de transporte aéreo para ele fazer uso, porque é o ir e vir, é do art. 5º da Constituição que estamos falando. Nós temos um dos maiores mercados mundo! Por que nós estamos preocupados com o mundo? Eu estou querendo discutir é o mercado de 208 milhões de brasileiros. Nos Estados Unidos, há 300 milhões, e 900 milhões andam de avião, 900 milhões, três vezes. Aqui, nós temos 200 milhões, chegamos a ter 113 milhões voando, passagens, que caíram para 80 milhões.

E eu não posso ouvir aqui que foi a desregulamentação que fez com que, de 2001, no governo Lula, as coisas mudassem. Não foi, não. Sinto muito. Não use. Esse é um argumento falso. O que fez o aumento do uso do avião foi crescimento econômico, aumento da renda, programa de distribuição de renda, as pessoas começaram a andar de aviação neste Brasil porque estavam ganhando melhor. Nós tivemos períodos de 7,5% de crescimento econômico. Foi isso que fez mudar. Esqueçam aquele gráfico. Aquilo falseia o debate, com todo o respeito.

Agora, por que caíram 7 milhões de passageiros? Porque o dinheiro desapareceu. Sinto muito. A política do atual Governo é cortar despesa, acabar com investimento, as pessoas ficaram mais pobres. Até a inflação caiu, porque as pessoas não têm como comprar. São as consequências, causas. Cada um pense do jeito que quiser. Eu imagino assim.

Mas eu queria ir direto ao ponto: nós temos aqui um projeto de resolução, Sr. Botelho. A Anac compõe os seus conselheiros a partir de deliberação do Senado. Está aqui o autor, Senador Humberto Costa, e eu assinei junto com vários colegas. O Plenário do Senado aprovou o Projeto de Resolução 89, de 2016, dizendo: não cobrem pela bagagem. O Senado da República! Está lá na Câmara para ser votado. Num esquema esquisito, não entra em deliberação lá. É cumprindo a Constituição. E o que a Anac fez? Baixou a Resolução 400 do mesmo jeito. Desrespeitou o Senado. Isso é inadmissível.

Há mais: defendi o projeto de resolução junto com o Randolfe, com muitos colegas que estão aqui, para nós tentarmos ir nas causas dos problemas: redução dos custos de combustível da aviação. Isso é grave. O Brasil perde competitividade. Ninguém ajuda. O Governo não ajuda nesse aspecto.

Mas quero ir ao aspecto de que estamos tratando aqui, que é o preço, a mudança. Não adianta inventarem: "Não, houve uma redução, sim." Eu estou aqui com dados da Fundação Getúlio Vargas...

(Soa a campainha.)

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - ... do IBGE, que mostram claramente que houve um aumento de mais de 35% no custo da passagem até outubro do ano passado. Houve uma pequena queda no começo da aplicação de 15% e, logo depois, um aumento de 35%. São os fatos. Querem números? Querem números?
(Pausa.)

E eu queria cumprimentar o representante da OAB, porque a pior coisa do mundo é aplicar uma política dessa num país continental como o nosso achando que está olhando para a Europa ou para os Estados Unidos.

Gente, Estados Unidos é um dos países que mais usa o transporte aéreo, é um continente. A quantidade de voos, de empresas e de aeroportos que aquele país tem é uma coisa extraordinária. Não dá para comparar com o nosso. Na Europa, foi dito, de 15 companhias, 12 de *low-cost*. Isso não existe no Brasil, gente. Estamos falando de quatro companhias. Com a desregulamentação, nós diminuímos o número de companhias, chegamos a ter seis grandes. Temos quantas grandes hoje? E o Senador Flexa tem toda a razão: qual é mesmo a brasileira, hein? Eu não sei qual é a brasileira. A Latam não é brasileira; a GOL só sobrevive com a perspectiva de vender o que tem para as empresas americanas; a Avianca, que eu saiba, também nunca foi.

Senador Tasso, Presidente, sabe quanto custa uma passagem Barcelona-Londres, aí, sim, adotando medidas corretas? Oitenta e quatro reais, para quem quiser voar agora, daqui a três dias, comprada em cima da hora - R\$84 -, só que eu me esqueci de dizer: é ida e volta. É mais barato do que andar de trem na Europa, gente. Sabe quanto custa uma passagem de avião de Lisboa para Paris? Cento e noventa e nove reais, ida e volta - R\$199.

E aqui está se dizendo que nós estamos baixando custo de passagem aérea neste País, gente? Sinto muito. Eu peguei dados: sabe quanto custa uma passagem para o Acre, Brasília-Rio Branco. Brasília-Rio Branco eu faço toda semana. E os coitados dos acrianos ficam isolados, sem poder viajar...

(Soa a campanha.)

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - ... para atender as suas necessidades por custo de passagem. Está aqui: R\$1.693, sem bagagem. Mas, se eu quiser ir a Miami, custa só R\$1.200, e eu tirei agora, daqui a três ou quatro dias também. Só que há uma pequena diferença: são quase oito horas de voo para ir para Miami e três horas para ir para Rio Branco. Dobra de novo? Não é possível que fiquemos vivendo essa ilha da fantasia, dizendo que está diminuindo.

Nós temos um grave problema, devemos sentar, discutir, estabelecer uma política pública honesta. A Anac tem de sair desse papel de um olhar lá para a Europa, achando que estamos na Europa. Estamos no Brasil. Tem de olhar para o consumidor brasileiro e não para o consumidor Europa, porque, se fosse para olhar para o mundo, nós não tínhamos só 6 milhões de turistas por ano. Nós ainda não recebemos ninguém, e não é por causa de regulamentação, desregulamentação não. É por falta de voo. Eles não vêm para cá...

(Soa a campanha.)

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - ... porque a passagem é cara para andar dentro do Brasil. É cara. Eles querem ir lá ao Acre. Vão vir? Vão para qualquer lugar do mundo. Chegam ao Rio e São Paulo e voltam, mas vão andar no interior do Brasil? Isso está errado.

A Senadora Fátima tem toda razão, Presidente da Anac, por favor, eu já lhe pedi várias vezes: não conseguimos mais andar no aeroporto de Brasília de Brasília de tanta mesa, cadeira e botequim para vender coisa, gente! Isso não existem em nenhum aeroporto do mundo. A prioridade é o passageiro.

E concluo, Presidente, pedindo desculpas, mas eu queria só deixar aqui: estão cobrando pelo lanche, estão cobrando pela mala, estão cobrando pelo assento, estão cobrando... Sabe onde há mais espaço dentro do avião? Trabalhei nesse segmento durante um período em que eu saí do governo do Acre. É porão de avião, aquilo é um espaço vazio enorme. Sabe o que é que está sendo feito agora? É a maior confusão na hora do embarque. Eles estão recolhendo as malas na hora de embarcar lá em Rio Branco, os coitados - e aqui cumprimento os funcionários, não têm saída. Todo mundo levando uma mala de mão, não cabe mais na parte de cima. Eles dizem: "Não, mas a gente põe no porão." Olhe que coisa inteligente. Nós dizemos que se deve pagar mala no porão, mandamos botar a mala em cima e, depois, pegamos a mala de cima, abrimos o porão e pomos embaixo. Todo dia está acontecendo isso, todo santo dia. E o pior ainda: eles mudaram o tamanho das malas. Eu tinha uma mala comprada no padrão que havia. Fizeram a cobrança - parece que há um acordo com o fabricante de mala. Aí, agora, há dois botequins vendendo mala neste aeroporto, agredindo as pessoas, pegando uma pessoa: "Você está indo para onde?" "É conexão?" E leva para lá e obriga a pessoa a comprar uma mala, e ninguém faz nada, a Anac não faz nada. Ali, dentro do aeroporto de Brasília. É só ir lá. Fique dez minutos um diretor da Anac lá para ver. É um assalto. Pega uma pessoa atrás de se informar de um negócio, leva ali e ela tem de sair com a mala paga.

E a minha mala tive de trocar, porque não cabe mais no padrão que eles fizeram. Diminuíram o padrão da mala, estabeleceram 10kg. E tenho reclamações aqui nas redes sociais que dizem o seguinte: "Se eu chegar com uma mala de 7kg, um pouquinho maior do que aquele padrão, eles me fazem pagar lá, porque agora há o fiscal da mala."

Mas não é o pior, não. Eu vou encerrar dizendo a última coisa, a última: duas semanas atrás, uma pessoa do Acre foi para embarcar uma criança, um menor, no balcão de uma companhia aérea. Quando chegou lá, falou: "Olhe, tem de haver alguém para levar a criança até a porta do avião, porque ela não consegue chegar, é uma criança." Falaram: "Cento e

cinquenta reais para ter um acompanhante." Que tal? Cento e cinquenta reais para a companhia pôr um funcionário para levar uma criança até a porta do avião, porque não sabe chegar sozinha, para poder embarcar para o Acre. Onze e meia da noite. Que tal, Presidente? É esse o Brasil em que estamos vivendo.

E é preciso, sinceramente, haver uma sabatina com os dirigentes da Anac que vieram aqui antes de ir para lá, para que possamos discutir o interesse do consumidor brasileiro e o interesse da política pública para aviação civil no Brasil.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Tasso Jereissati. Bloco Social Democrata/PSDB - CE) - Muito obrigado, Senador Jorge Viana.

Nós encerramos o nosso primeiro ciclo de...

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Pela ordem, Sr. Presidente Tasso.

O SR. PRESIDENTE (Tasso Jereissati. Bloco Social Democrata/PSDB - CE) - Senadora Vanessa.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM. Pela ordem.) - É porque eu estou aqui... Cheguei já com a reunião em andamento, ouvi as últimas quatro intervenções e, sinceramente, não ouvi nenhum questionamento, nenhuma pergunta. Então, eu não sei se não seria o caso de todos os Senadores inscritos falarem; e, depois, retornaria a palavra à Mesa. Não sei. É uma sugestão que faço.

O SR. PRESIDENTE (Tasso Jereissati. Bloco Social Democrata/PSDB - CE) - Temos ainda como inscritos a Senadora Lídice, o Senador Valdir Raupp, que não está presente, a Senadora Regina Sousa, que também não está presente, o Senador Hélio José, o Senador Garibaldi, o Senador Airton Sandoval, a Senadora Vanessa, o Senador Humberto Costa e o Senador Dalirio. Então, são sete.

Pergunto se o Plenário concorda...

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Com certeza, Senador Tasso. Eu acho que sim, até porque a Senadora Vanessa mencionou aqui que têm sido poucas as perguntas aqui apresentadas. Os nossos convidados vão fazendo as suas devidas anotações, Senador Tasso, e nós prosseguiríamos.

O SR. PRESIDENTE (Tasso Jereissati. Bloco Social Democrata/PSDB - CE) - Então, com a concordância do Plenário, Senadora Lídice da Mata, que tem cinco minutos.

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Sr. Presidente, meus caros colegas Senadores e Senadoras e convidados que aqui estão, queremos agradecer a presença de todos.

Eu quero falar, Sr. Presidente, como autora também de uma audiência pública que aconteceu no ano passado com quase os mesmos convidados - para dizer a verdade, só não o Conselho Federal da OAB -, porque nós optamos por trazer o Departamento de Defesa do Consumidor do Ministério da Justiça, para que tivéssemos aqui uma paridade de depoimentos. De um lado, a representação das empresas e, do outro, as representações do Governo, inclusive aquelas que deveriam nos representar como consumidores.

E devo dizer que o posicionamento da defesa do consumidor no Ministério da Justiça foi muito semelhante ao da Comissão Especial de Defesa do Consumidor do Conselho Federal da OAB.

Quero rememorar aquela audiência pública, primeiro deixando claro o seguinte: eu considero que a nossa ação não deva ser de inimigos das empresas aéreas que atuam no Brasil, muito menos, do Dr. Eduardo Sanovicz, que é um especialista na área de turismo e tem sido parceiro em muitas das ações que desenvolvemos aqui no sentido do fortalecimento do turismo brasileiro, mas de discutir objetivamente uma decisão da Anac.

A Anac esteve presente e outros organismos da aviação há seis meses aqui, numa audiência pública de espetacular participação, das mais interativas que aconteceram naquele período dentro do Senado Federal, tudo registrado no e-Cidadania. As pessoas perguntavam na hora, e nós traduzíamos aqui, líamos aquelas intervenções feitas através da internet. Não era gente do Norte nem do Nordeste. Não eram os pobres que estavam se pronunciando. As manifestações vieram basicamente da rota São Paulo e Rio de Janeiro e eram de total insatisfação com a decisão da Anac.

Então, eu não sei onde é que a Anac faz a pesquisa dela, porque não é entre os consumidores, Presidente - não é entre os consumidores. E a decisão acabava de ter sido tomada, nos três meses anteriores àquela que estávamos fazendo.

Quando propus audiência agora, era no sentido de analisar num tempo maior a medida e o seu impacto, para ver se esse negócio havia modificado. E houve pequenas mudanças. No princípio, as empresas, a Gol, especialmente, mas a Latam também veio logo atrás, tinham quase agressividade com o consumidor, porque, quando mudou muito a referência, as

peessoas, na expectativa de que aquilo ia acontecer imediatamente, baixar as tarifas, passaram a usar apenas a bagagem de mão. A confusão estava estabelecida. Demora mais para o embarque acontecer, para o avião sair. É muito mais demorado. E uma parte daqueles que compraram e pagaram sua passagem fica tendo de passar por um constrangimento de alguém que lhe mede a bagagem e, às vezes, o ameaça.

(Soa a campanha.)

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Finalizarei.

Peço-lhe mais um pouco de tempo.

Vi pessoas que foram ameaçadas pelos funcionários quando se negavam a entregar sua bagagem de mão, porque elas pagaram a passagem na expectativa de que tivessem o direito de levar a sua bagagem de mão dentro do avião. E diziam: "Mas eu não posso. O meu computador está aí, eu tenho um equipamento de fotografia, que é meu, profissional, e eu não posso deixar." E vi funcionários chegarem a dizer: "Se a senhora insistir"... Era uma mulher. Geralmente, tem-se menos coragem de enfrentar os homens. "Se a senhora insistir, vou ter de chamar a segurança do aeroporto." Eu ouvi isso, na frente da moça. E fui ao seu socorro dizer: "Espera aí, o que é isso? Ela tem o direito, ela está pagando a passagem."

As pessoas são tratadas como se não estivessem pagando a passagem. Receberam de graça a passagem e estão indo ali pelo favor daquela viagem, receberam de graça e são constrangidas.

Então, essa situação é uma situação que merece um debate com as empresas de aviação do Brasil. Nós que somos consumidores pagamos, temos de ter uma contraprestação de serviço combinada antes sobre como vai ser. E não pode ser com o constrangimento nem com o assédio daqueles que pagaram a sua passagem.

Mas vou adiante.

No que diz respeito à Anac, quero saudar o Presidente Botelho, com relações familiares com a Bahia, para dizer o seguinte: eu não posso imaginar que caiba... Eu tenho uma inveja, Senadores, daqueles do Congresso americano. Que inveja, Senador Tasso Jereissati! Porque vemos em filmes que, quando os representantes do Governo vão ao Senado ou vão à Câmara dos Deputados no Congresso, Senador Armando, todos estão preocupados em dar satisfações críveis. Aqui não. Vêm para descarregar um pouco, para fazerem de conta que estão vindo, com justificativas que são inaceitáveis, mesmo que se faça aqui exposição de todos os compêndios de economia do mundo para explicar como é que se baixa tarifa e que a concorrência é importante. Qualquer criança ou adolescente deste País sabe que a concorrência é importante para baixar o preço. Agora, eu não posso admitir que a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil)...

(Soa a campanha.)

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - ... se dê à tarefa de dizer que nós vamos tomar a medida das bagagens para adequá-las ao sistema internacional e que, com isso, nós vamos atrair novas empresas. Então, não é mais uma medida, como foi afirmado antes, para baixar a passagem. Agora, a justificativa é atrair empresas internacionais de baixo custo a atuarem no Brasil. Por que não disseram antes que era para isso? E o consumidor brasileiro está pagando há mais de um ano sem conseguir o efeito de baixar a passagem e não foi chamado ao debate sobre como atrair as novas empresas. Eu sou absolutamente favorável a que se atraíam novas empresas. Agora, é preciso discutir aqui, nesta "Casinha" para a qual foram eleitos 81 Senadores, com mais de milhões de votos cada um, é preciso discutir com eles as regras.

Que eu saiba, o Congresso Nacional, mesmo contra a minha vontade não aprovou a redução do combustível, de 12%, embora alguns Estados já tenham, como é o caso da Bahia. Não aprovou. E como não aprovou, a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) se dá o direito de dizer: "Essas são as regras, nós queremos que sejam essas, porque essas estão na cartilha da agência tal. Enquanto isso não ocorre, nós vamos fazendo aqui dessa forma, para atrair." Isso tem de passar pelo Congresso Nacional, pelo debate no Congresso Nacional, porque quem faz as regras são esses pobres de Deputados, que, gostem vocês ou não gostem, foram eleitos para isso. Deputados, Senadores. Não foi a agência, não foi a Anac que foi eleita para estabelecer essa regra. Está claramente contrária ao Código de Defesa do Consumidor, ao Código Civil, a tudo a determinação da Anac. É preciso se adaptar.

Ora, eu fiz um pedido de informação à Anac. Eu não sabia que a Anac estava agora captando voos internacionais. Se não, eu não havia perdido tempo fazendo um pedido de informação para discutir a aviação experimental no Brasil. A Anac definiu uma norma, iBR-2020, que é uma espécie de ISO. Eram 28 empresas existentes no Brasil. Depois dessa norma da Anac, não existe praticamente mais nenhuma. Acabou a empresa de tecnologia própria que o Brasil tinha, e estavam acumulando na Bahia três. Nas terras de Balbino, em Barreiras, uma, que está fechando as portas.

Não há, portanto, do ponto de vista da Anac, uma resolução, uma discussão, uma política da aviação civil que possa ser apresentada ao Congresso Nacional para discutir a proteção e o fortalecimento da aviação regional. Não há uma discussão a respeito das normas para o desenvolvimento da aviação experimental. Mas há um trabalho dedicado para trazer as empresas internacionais ao Brasil. Não estou exigindo de ninguém nacionalismo. Nada disso. Nós estamos tratando - já vou finalizar - de concorrência.

Agora, não têm essas agências o direito de tomar medidas que não tenham sido passadas por aqui, normas que não sejam definidas pelo Congresso e muito menos determinar aquilo que não está na lei, que o Congresso não aprovou. Que haja debate no Congresso! Há gente contra, há gente a favor. Eventualmente, eu sou a favor dessa, mas não passou. Não passou. Não tivemos voto para passar, infelizmente.

Então, não se pode cobrir o sol com a peneira. Essa é uma norma que fere o direito do consumidor. Mas, além de tudo, traz uma grande insatisfação. E, se a Anac não estiver preocupada com a satisfação do consumidor brasileiro, como agência reguladora, não tem razão de existir. Não tem razão de existir.

Eu não quero cobrar nada das empresas. As empresas estão dentro da sua regra, da sua função. Elas exercem a sua função. São os órgãos de regulação que têm de regular essa relação, e não as empresas de aviação, que são quatro no Brasil. Obviamente esse mercado está ultraconcentrado.

Vai ser apenas com o aumento da tarifa para se levar bagagem de mão que nós vamos ter a garantia de ampliar a concentração das empresas no Brasil? Se vocês fizerem isso, parabéns! Porque, sem lei que o permita no Congresso Nacional, sem a desregulamentação de fato feita pelo Congresso Nacional, mas com regras feitas numa sublegislação, aí nós vamos consolidar isto que o País já está vivendo: a ilegitimidade dos órgãos. E não pode ser diferente com um Governo tão ilegítimo e tão pouco reconhecido pelo povo brasileiro.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM. *Fora do microfone.*) - Muito bem.

O SR. PRESIDENTE (Tasso Jereissati. Bloco Social Democrata/PSDB - CE) - Muito obrigado, Senadora Lídice da Mata. O Senador Valdir Raupp não está.

A Senadora Regina Sousa também não está.

Passo palavra ao Senador Hélio José.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PROS - DF) - Quero cumprimentar V. Exª, nobre Senador Tasso Jereissati, realmente a preocupação é muito grande com relação a este debate que está sendo feito. Temos visto a confusão instalada nos aeroportos brasileiros, viu, Botelho? E precisamos evitá-las de toda a forma. A preocupação é significativa.

Eu vou direto às perguntas, depois eu quero fazer algumas considerações.

Está sendo corriqueiro passageiros terem que despachar a sua bagagem de mão quando já embarcados nas aeronaves. Esse fato causa transtorno aos passageiros e pode levar a atrasos na decolagem, o que já foi dito por alguns. Gostaria de perguntar ao Sanovicz e ao Botelho que medidas estão sendo tomadas para que esse tipo de transtorno deixe de acontecer? Concretamente, o que está sendo feito para isso?

Quando da aprovação da Resolução nº 400, a cobrança pelo despacho das bagagens foi justificada pela redução dos preços das passagens. Na prática, o que se viu foi exatamente o contrário. Pergunto ao nosso nobre Dr. Ricardo Botelho se a Anac já realizou algum estudo no intuito de verificar o efeito real da medida nos valores cobrados pelas passagens? Se positivo, qual o resultado obtido?

Então, esse estudo, Botelho, é importante para a gente que acompanhou esse debate aqui e para que a gente possa ter um juízo de valor mais pé no chão.

Com relação a esse absurdo de a gente ter que comprar uma passagem de Brasília-São Paulo que vale cento e poucos reais por mil e poucos reais. Se houver um acidente hoje e precisar sair agora para Brasília, é isso o que você vai pagar. Isso é um absurdo, isso é um contrassenso. No mundo inteiro é o contrário, quando você está próximo de viajar, porque os aviões estão vazios, a passagem fica mais barata e, no Brasil, a passagem fica muito mais cara, com preços exorbitantes, pois não há cabimento uma passagem que vale cento e poucos reais, e a pessoa cobrar R\$1,2 mil, R\$1,3 para ir daqui a São Paulo, daqui para o Rio de Janeiro, só porque pegou a pessoa em um momento debilitada, em um momento de urgência, em um momento em que há um acidente grave na família. Então, nós precisaríamos dar uma olhada nessa regulamentação.

Com relação às questões dos aeroportos regionais, é fundamental, de fato, a gente investir na infraestrutura aeroportuária para garantir a possibilidade, realmente, de mais voos para os nossos aeroportos, para aumentar o nosso fluxo turístico.

Eu sou Vice-Presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa do Turismo e sei o tanto que o Brasil está debilitado nessa área. Estive até com o Ministro Marx Beltrão esses dias, é uma área essencial. Essa interlocução, entre Anac, SAC, Ministério do Turismo e todos os setores, OAB, é fundamental para a gente garantir que os nossos aeroportos regionais saiam de uma situação de estrada para se tornarem realmente um aeroporto receptivo.

Outra questão importante é a gente, além de debater essa questão das bagagens, essa questão das passagens, quando você precisa da urgência, essa questão de ter um controle mais adequado, a gente disciplinar em nossos aeroportos os *slots*, porque os *slots*, a cobrança, tanto no aeroporto de Santos Dumont quanto no de Congonhas, hoje é tão elevada que torna proibitivos até outros tipos de voos acontecerem para aqueles que já não têm a reserva de mercado. Então, isso atrapalha profundamente a concorrência.

Outra dificuldade muito grande é a questão dos estacionamento. Há estacionamento, no aeroporto... Se a pessoa tiver comprado a passagem em uma promoção ou com uma certa antecedência, o estacionamento fica mais caro do que a passagem aérea.

(Soa a campainha.)

O SR. HÉLIO JOSÉ (PROS - DF) - Então, eu fiz um projeto nesta Casa, apresentei um projeto, reservando 10% de todos os estacionamento para questões de rotatividade, que são aquelas pessoas que vão ficar 15 ou 20 minutos só para receber a família ou para liberar a família, não há sentido ficar pagando uma fábula para o aeroporto. Se você tivesse 10% reservado para esse setor e fosse proibido qualquer pessoa ficar mais de uma hora nessas vagas, você teria condições de sempre ter - para esse pessoal da alta rotatividade ou o que vai deixar o parente ou deixar o menor ou qualquer coisa - condições de ser atendido. Então, a gente precisa trabalhar efetivamente para sanar esses graves problemas.

Eu acho, Botelho, que você é um técnico, capacitado, competente. Temos condições, dentro do que foi colocado aqui por S. Ex^{as}, de pegar um arcabouço de tudo isso e melhorar essas resoluções. Acho que você, Ricardo, pode ajudar muito nisso e, também, o nosso Eduardo Sanovicz, porque é fundamental trabalhar a quatro mãos, e a OAB deve acompanhar de perto, porque a gente fica impotente. Se acontecer um acidente com um parente que está em São Paulo, ou a pessoa compra uma passagem por 1,5 mil contos ou não vai lá ajudar o parente, porque a passagem vale cento e poucos reais, e ele não tem condições de comprar por esse preço, porque a inflação é muito grande e põe o preço lá nas alturas.

Muito obrigado, um forte abraço.

O SR. PRESIDENTE (Tasso Jereissati. Bloco Social Democrata/PSDB - CE) - Muito obrigado, Senador Hélio José.

Antes de passar a palavra ao próximo orador, Senador Garibaldi, gostaria de convidar a Senadora Fátima Bezerra, como Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, para vir ocupar esta Presidência.

A SR^a PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Dando continuidade, concedo a palavra, agora, ao Senador Garibaldi Alves, que disporá de até cinco minutos.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB - RN) - Acho que é uma homenagem mesmo. Espero que ela me homenageie com tempo, mas eu vou ser breve.

A SR^a PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Com certeza, Senador.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB - RN) - Quero cumprimentar o Dr. Ricardo Chaves; cumprimentar o Dr. José Ricardo Botelho, Presidente da Anac; o Dr. Eduardo Sanovicz; e a Dr^a Luciana Rodrigues.

Eu quero dirigir-me ao Presidente da Anac e dizer a ele que, diante de tantas reclamações, se ele tivesse em voo, já teria pedido um paraquedas.

Na verdade, eu gostaria de perguntar: finalmente, depois de tantas reclamações, em que cenários indicativos a Anac se baseou para assegurar que o preço das passagens ou outros benefícios significativos decorreriam em benefício do passageiro como contrapartida pela cobrança pela bagagem despachada em um ambiente de baixíssima concorrência em que apenas duas empresas aéreas detêm cerca de 70% do mercado da Aviação Civil? Não lhe parece que foi entregue ao transportador um cheque em branco visado pela Anac, mas o débito da conta quem está pagando é o passageiro, de acordo com os relatos ouvidos aqui?

E, ao Presidente da Abear, eu queria, por gentileza, que o senhor me dissesse: diante da cobrança da totalidade do valor da passagem adquirida como multa pelo cancelamento do trecho, significa, em outras palavras, que essa multa é a perda do valor despendido na compra do bilhete. As empresas aéreas estão dispostas a rever... Parece que eu não estou sendo muito bem entendido. As empresas aéreas estão dispostas a rever, em seus procedimentos, uma atenuação no valor dessa punição a elas concedidas pela Resolução nº 400?

Obrigado, Sr^a Presidente.

Veja que eu não lhe dei trabalho.

A SR^a PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - O.k., Senador Garibaldi Filho. *(Risos.)*

Peço aqui aos nossos convidados que anotem as perguntas aqui apresentadas pelo Senador Garibaldi Filho para, quando os senhores tiverem direito à palavra, se posicionarem.

Imediatamente passo a palavra, agora, para o Senador Airtton Sandoval, do Estado de São Paulo; em seguida, depois, a Senadora Vanessa Grazziotin. Cinco minutos, Senador.

O SR. AIRTON SANDOVAL (PMDB - SP) - Muito obrigado, Sr^a Presidente.

Quero cumprimentar os convidados.

E quero dizer o seguinte: eu não entendo qual a vantagem que as empresas aéreas levaram em conseguir cobrar pelas bagagens. Eu imagino que avião foi feito para voar. Acredito que avião no solo dê prejuízo. Acredito, e aqui fica a minha pergunta, que o tempo de embarque dos passageiros deve ter aumentado substancialmente, porque é um drama o embarque e o desembarque de passageiros hoje em um avião lotado. E nem precisa estar muito lotado não.

Geralmente o passageiro vai com a bagagem permitida dos 10kg, com uma mochila nas costas e mais uma pasta de mão. Evidentemente não vão caber todas essas bagagens no bagageiro da companhia. Então, uma pessoa que está em um dos primeiros lugares, e que chega um pouco depois de vários outros passageiros já terem entrado no avião, tem que sair pelo corredor afora procurando um local no bagageiro. Geralmente com uma mochila nas costas e, na hora em que ele vai colocar a bagagem no bagageiro, a gente leva uma "mochilada", o passageiro que está no corredor. É desconforto atrás de desconforto para o passageiro.

Não sei se é vantajoso para a companhia, para o passageiro não é; é um drama terrível que a gente tem que enfrentar. No desembarque, então, aí, sim, que Deus me livre, porque o passageiro lá da frente que colocou a bagagem lá atrás já levanta atropelando todo mundo para ver se consegue a bagagem dele, voltando rapidamente para ser um dos primeiros a sair do avião. Eu não sei qual vantagem que tiveram nisso, causando tanto desconforto aos passageiros e imagino que até o rendimento financeiro que traz por cobrar uma bagagem não seja tão significativo diante do preço absurdo das passagens que já cobram. Essa é uma questão.

A segunda questão que eu queria entender, e não sei se o Presidente da Abear e o Presidente da Anac podem nos responder, é essa questão da precificação dinâmica. É um termo novo muito usado aqui. Eu sou contador e advogado, mas eu não conhecia isso: precificação dinâmica.

Eu sei que o custo é feito em razão dos vários elementos que compõem as despesas que a companhia tem cotejando com o que ela precisa de receita. Aí eu não entendo por que uma passagem que eu tiro daqui a duas semanas, de Brasília para São Paulo, custa R\$300 e uma passagem, se eu for tirar amanhã, custa R\$1,8 mil. Eu quero entender o que é essa precificação dinâmica, porque eu imagino que os R\$300 cobrados já cobrem o custo e o lucro que a empresa precisa ter. Então, na minha visão, de técnico em contabilidade, eu entendo que há coisa errada aí. Ou eles estão dando de graça a passagem de R\$300 ou estão cobrando muito caro na passagem de R\$1,8 mil.

Eu queria que a Anac informasse...

(Soa a campanha.)

O SR. AIRTON SANDOVAL (PMDB - SP) - ... como é que funciona esse *software*. É um *software* muito inteligente e há um termo muito comum de matemática que estão usando hoje. Esse *software* até sabe da vida da gente, porque eles sabem a constância em que eu vou, em que eu utilizo os voos e as rotas que eu utilizo. Então, cobram o preço de acordo com o freguês, de acordo com o passageiro. Eu estou entendendo assim. Não sei se a Anac conhece muito bem esse sistema para fiscalizar essa forma de cobrança.

Para finalizar, só para conhecimento dos colegas Senadores, eu apresentei na semana passada um projeto, uma proposta alterando a Lei nº 11.182, de 2005, através do PLS 60, de 2018. O meu propósito é que sejam estabelecidos critérios para a questão da liberdade tarifária. Por que uma passagem mais barata custa R\$300, a seguinte pode custar R\$600, R\$800 e, a mais cara, R\$1,8 mil? No caso de São Paulo, que é o trajeto que eu sempre faço. Eu queria entender como é que isso acontece.

Encerro, Sr. Presidente, aguardando a manifestação daqueles que possam me esclarecer sobre esse assunto. Eu estou cansado de ter que viajar imediatamente, no dia seguinte, por uma razão ou outra, e ter que pagar um absurdo desse. É

pela cara do freguês, Sr. Presidente da Anac ou Sr. Presidente da Abear, que se faz o preço nessa precificação dinâmica que adotam?

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Agradecemos ao Senador Airtton Sandoval.

Imediatamente, agora, a Senadora Vanessa Grazziotin.

Em seguida, depois, o Senador Humberto Costa.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Eu quero, Senadora Fátima, cumprimentar V. Exª e cumprimentar, ao mesmo tempo, todos os convidados para esta audiência pública.

Eu acabei de falar rapidamente aqui com o Senador Armando Monteiro, registrando o seguinte: com tantos problemas graves, profundos por que passa o País, nós estamos aqui sentados, um número significativo de Senadores e Senadoras, quase que a manhã inteira, discutindo cobrança de bagagem no transporte aéreo; discutindo agora a possível cobrança de marcação de assentos. É lamentável.

E, Senador Humberto Costa, não que isso não seja um tema que não dialogue diretamente com a população brasileira. É um tema que dialoga, sim, com a população brasileira, mas não estaríamos aqui se a Câmara dos Deputados tivesse feito o que fez o Senado Federal. O Senado Federal, ainda no mês da aprovação, ainda no mês da publicação da Resolução 40, que foi no dia 13 de dezembro de 2016. No dia 20, aprovou projeto de decreto legislativo sustando os efeitos dessa resolução. No dia 20, dias depois. Um decreto apresentado pelo Senador Humberto Costa.

Mas, lamentavelmente e inexplicavelmente - eu acho que essa palavra tem que ser bem frisada, inexplicavelmente -, a Câmara dos Deputados até agora não analisou a matéria, até agora. Senadores, seria muito mais eficiente, ao invés de estarmos aqui, que fôssemos todos ao Presidente Rodrigo Maia, para que pudesse dar chance a ele de explicar o porquê a Câmara dos Deputados não analisa o projeto. Todos são a favor do projeto, a favor da sustação desse decreto legislativo.

Acho que essa é a medida que nós temos que tomar, junto com a Ordem dos Advogados do Brasil, junto com todas as entidades, porque é lamentável o que vem acontecendo no Brasil. Eu quero dizer que eu me sinto muito contemplada com todas as intervenções anteriores, principalmente das mulheres, da Senadora Lídice, de V. Exª, Senadora Fátima, da Senadora Simone Tebet.

Acho que nós estamos diante de um fato que não tem explicação. Não tem. É um questionamento sério...

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB - RN) - É a semana da mulher.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Sim. Já que os homens não homenageiam, nós mesmos é que temos que homenagear e destacar. Nós mesmas... A capacidade das mulheres.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Mas é esse elogio que nós queremos receber. Nós não queremos receber aquele elogio que diz assim: "A rainha do lar, a rosa do ambiente." Não, é esse da capacidade.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Por trás daquele homem, existe uma grande mulher. Que história!

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Que nada! Exatamente. Então, veja. Eu me sinto, quero dizer que me sinto contemplada. E não vi nenhuma - vejam os senhores e as senhoras - nenhuma intervenção ou manifestação a favor da medida, dizendo que barateou o preço e tudo mais. Então, eu acho que nós temos que... Não é debater; nós temos que buscar que seja feito aquilo que é preciso ser feito: fazer com que a Câmara aprove essa resolução.

E, olha, antes mesmo de a medida ser adotada, porque ela o foi no dia 13 de dezembro, quando cogitada estava, em março de 2016, eu apresentei um projeto de lei, proibindo esse tipo de cobrança, proibindo esse tipo de cobrança, dizendo que isso tem que ser feito por lei ou, então, estabelecendo parâmetros. Também esse projeto foi apensado ao outro, e nós estamos pedindo o desapensamento, apensado ao outro, que é o código aeronáutico, que sei lá quando é que vai sair.

Mas, enfim, Senadora,...

(Soa a campanha.)

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - ... o que me chama muita atenção - e eu caminho para a conclusão -, nesse debate, é o seguinte: a gente fala muito da necessidade e da

importância da presença do Estado em determinados setores da economia, geração de energia, distribuição de energia, transporte. E nós estamos vivendo aqui um momento muito rico, Senador Jorge Viana, muito rico. Porque, quando a gente fala em transporte, nós estamos falando transporte em um país com as características que tem o Brasil, de 8,5 milhões de quilômetros quadrados.

Quando determinados setores são entregues exclusivamente às empresas privadas, mesmo que tenha agência reguladora. Está aí, Dr. José Ricardo, conversamos algumas vezes. Lamentavelmente, na minha opinião - e falo isso de forma franca, aberta, e veja como uma crítica construtiva -, lamentavelmente não é só a Agência da Aviação Civil, todas as agências não têm colocado como fator central a defesa do consumidor, a defesa do País. Lamentavelmente.

Então, qual é o exemplo aqui? Quando um setor é colocado inteiramente na mão da iniciativa privada, olha o que acontece. Quem é penalizado com o custo? É o Acre, do Senador Jorge Viana; é o meu Amazonas; é o Estado de Rondônia; é o Estado do Amapá; são os Estados do Nordeste; são aqueles que mais se prejudicam com os preços elevados. Por quê? Porque, para a iniciativa privada, um lucro de um lugar não compensa o outro, como funciona para o setor público. E ainda dizem, senhores, que há que se privatizar a Eletrobras e que a agência reguladora vai dar jeito. Que jeito? Coisa nenhuma.

Olha a Medida Provisória 800, que foi apelidada na Câmara de 0800. O que dizia? Caiu a medida provisória, porque, quando foram feitas as concessões das estradas brasileiras, dizendo que as estradas estavam em péssimas condições, tinha que se dar à iniciativa privada, porque a competência está na iniciativa privada. Primeira coisa que a gente fez? Mal se publicou no *Diário Oficial*, lá estavam todas as catracas, as catracas cobrando pedágio. Aí, vamos olhar o cumprimento das obrigações: zero, zero. O Governo baixou uma medida provisória para rever, repactuar aquilo que as privadas não fizeram.

Aqui o exemplo. Os senhores estão preocupados se lá no Município do Apuí vivem seres humanos? Não sabem nem onde é Apuí, fica lá no meu Estado do Amazonas. Se, lá no Estado do Acre, o povo está pagando muito caro? Não, não, não. Nós só não pagamos energia elétrica mais caro na nossa região, porque ainda temos uma empresa pública que atua e que trabalha balanceando esse valor, esse preço.

Lá no Cruzeiro do Sul, que fica vizinha ao meu Guajará, Boca do Acre, se gasta mais com o óleo combustível do transporte do que com o óleo combustível que gera energia para o Município. Veja. Já pensaram colocar isso, senhores, para cobrança da população brasileira?

Mas, enfim, é lamentável. Eu quero cumprimentar a todos aqui, temos opiniões diferenciadas. Não nós, que estamos desse lado, nós aqui, todos, com opiniões únicas. Mas os senhores acho que vieram aqui explicar as suas razões, os seus objetivos.

E, daqui para frente, Senadora Fátima, o que precisamos fazer é trabalhar para aprovar o projeto de decreto legislativo. Esse é o objetivo. Esse é o objetivo maior. Poderíamos estar economizando tempo, o decreto já poderia ter sido aprovado. Estabelecer regulamentos por lei de forma muito clara, porque transporte não é uma atividade do desejo das pessoas, não é uma atividade de luxo, de escolha. Não. Transporte, muitas vezes, é a necessidade, a imposição.

Quem vive no Sul ainda diz: "Poxa, vou escolher se eu vou de carro ou se eu vou de avião." Quem vive lá na minha região não escolhe não. Ou vai de avião ou morre; ou vai de avião ou não vai. Está certo? Então, eu acho que é isso que nós Senadores e Senadoras precisamos fazer.

Obrigada.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Cumprimento a Senadora Vanessa.

E só aqui ressaltar, mais uma vez, nós propusemos, já no início desta audiência pública, a formulação de um documento conjunto, assinado pelas três Comissões, para ser entregue pessoalmente ao Presidente da Câmara, com esse objetivo, que é pressa na aprovação do projeto de decreto legislativo de autoria do Senador Humberto Costa, a quem concedo a palavra nesse exato momento.

Em seguida, nós vamos ouvir o Senador Dalirio.

E aí passo a palavra aqui para os nossos convidados para o encerramento da presente audiência pública.

Com a palavra o Senador Humberto Costa.

O SR. HUMBERTO COSTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Srª Presidente, Srs. Senadores, Srªs Senadoras, eu confesso que realmente eu fiquei pensando se eu viria para esta audiência ou não, porque tive a oportunidade de participar daquela audiência que foi promovida pela Senadora Lídice, se eu não me engano, na Comissão de Direitos Humanos, e eu já sei de antemão que esse esforço nosso aqui só tem um sentido: denunciar a situação, porque resultado prático não vai haver.

A Anac, as empresas se encastelaram em uma posição que, apesar de todas as evidências demonstrarem que essa posição está errada, que as previsões que eles fizeram não se consumaram, a posição permanece exatamente a mesma. Então, só há uma chance de isso ser mudado: é se nós fizermos de fato alguma pressão, especialmente a opinião pública, sobre o Presidente da Câmara, que tem se recusado o tempo inteiro a votar essa matéria, que foi inclusive objeto de solicitação de um pedido de urgência que não foi concedido. E, na hora em que isso for colocado no plenário, eu tenho certeza de que será como aqui no Senado, vai ser aprovado por unanimidade. E, quanto ao Governo, porque o Ministro dos Transportes, o Sr. Quintella, fez *lobby* na Câmara dos Deputados de gabinete em gabinete de Líderes, para que essa matéria não avançasse. Ela foi aprovada na Comissão de Defesa do Consumidor e está lá parada na Comissão de Viação e Transportes, na Comissão de Constituição e Justiça, e isso já faz mais de um ano, e um ano já é o tempo suficiente para o Sr. Rodrigo Maia saber os malefícios que essa proposição gerou.

Primeiro, gerou malefício em relação à eficiência das empresas, empresas que sempre se orgulharam de serem pontuais. Chega lá o chefe de tripulação - como se chama? -, o comissário-chefe: "A empresa tal está saindo agora, fechou a porta." Não fecha mais, porque, toda vez em que as pessoas vão cumprir o que a resolução diz, levar uma mala ou duas com o valor tal, gera-se uma confusão enorme dentro do avião, porque o que antes era despachado agora tem que ir lá em cima, com mais volumes ainda do que havia anteriormente.

Aí, começa na fila: "Quem quiser mandar a sua mala não vai ter custo nenhum, mande a mala." A pessoa não quer mandar; às vezes, há um computador ali; às vezes, há um bem de valor. E aí criaram essa figura do fiscal de bagagem, que vem com aquele negócio ridículo ali, bota ali em cima para mandar você devolver a mala lá para baixo. Se você não quer devolver: "Não, eu tenho um bem aqui que eu não quero mandar lá para baixo." "Então, você tira." Aí, lá vai você cheio de iPad, cheio de não sei o quê para botar não sei onde. Então, deixaram de ser eficientes muitas empresas. Os atrasos, em algumas em que não havia atraso, começaram a acontecer, porque é um transtorno do início, e isso custa dinheiro efetivamente.

A outra coisa é que, ora, obviamente, se as pessoas que levaram, e que não conseguiram botar sua mala lá em cima e vão botar lá embaixo, é porque esse bagageiro aí está vazio. Eu questiono se isso realmente está valendo a pena em nome de gerar tanto transtorno, tanta insatisfação para as pessoas que estão ali.

(Soa a campanha.)

O SR. HUMBERTO COSTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - A outra coisa, no meu entendimento, em vez de estarem preocupados realmente com o preço da passagem... Quer dizer, com o preço da passagem para ser melhor para eles, não melhorou nada para o consumidor. Certamente, o que aumentou foi a margem de lucro dessas empresas.

No Brasil, os capitalistas sempre pensam assim. Eles preferem ter menos gente comprando o produto deles, usando o serviço deles e eles ganhando mais a terem mais gente usando o produto deles, pagando menos e aí eles também podendo ganhar mais. Eu acho que é um pouco de lei de menor esforço.

Então, eles descobrem tudo para ganhar um pouquinho mais. Clube de milhagem, ao lado do bitcoin, hoje é uma nova moeda paralela. Cria-se uma outra empresa para administrar compra e venda de milhagem. Então, é um outro negócio que as companhias aéreas têm hoje no Brasil, como existe aí mundo afora.

Segundo, eu já denunciava desde quando - eu só não; todos os companheiros... O próximo passo agora é cobrar pela cadeira. Aí, ele bota no meio. Aí, se você quiser ocupar um corredor ou a janela, paga R\$20. Começa com R\$20, daqui a pouco... Já me ofereceram uma vez, em uma viagem, pagar U\$70 para sair do meio e sentar no corredor. Daqui a pouco, vai ser assim aqui também.

Alimentação cobrada. Ainda bem que alguns já viram que não é grande negócio, pelo menos a Coca-Cola ele dá. Dá aquela broinha velha para você comer ali e tal. Muita gente já leva a marmita para comer no avião, porque, às vezes, é uma viagem longa; ou, então, você tem que pagar um preço absurdo para comer um danado de um sanduíche. Então, as empresas começam a desvendar coisas aí para poderem ter um lucro maior.

E há mais, há algumas coisas da regulação no Brasil que a gente tem que discutir. Para que serve a consulta pública? Para nada, porque, na consulta pública da Anac, a quantidade de manifestações contrárias à resolução foi infinitamente maior àquelas que eram favoráveis à resolução, iludidos de que das passagens iria diminuir o preço. E não diminui.

E está o exemplo. Há coisas que realmente a gente não consegue entender. Não sei que *software* é esse em que, num dia, você paga por uma passagem um valor justo, e, se você, por alguma razão, não conseguir comprar pelo *site*, no outro dia, você vai pagar três, quatro vezes mais, vai pagar mais que por uma viagem ao exterior. E, às vezes, você compra a passagem cara e, quando chega ao avião, ele está vazio. Aí que você não entende mesmo. Se comprasse em tal dia, era

barato; no outro dia, quatro vezes isso. Você pagou quatro vezes isso, entrou no avião e ele está vazio. Que lógica é essa? Sinceramente, eu não consigo entender.

E, por último, é um desrespeito com as pessoas que inclusive usam o serviço de transporte aéreo com frequência. Por exemplo, a bagunça que é a definição de malha viária. É terrível! A gente que pega avião toda a semana às vezes se programa para daqui a um mês. Pode haver uma reunião na segunda-feira a tal hora da manhã, por exemplo. Então, se pensa em comprar esse voo que sai tal hora e, quando você vai comprar na semana seguinte mudou, não tem mais pela manhã, agora é só à tarde ou só à noite. E não há nenhuma... Não sei qual a lógica dessas coisas.

Hoje, a regulação - perdoe-me, Dr. Botelho. Eu já ouvi o senhor falar várias vezes aqui - é desequilibrada. Uma regulação tem o sentido de reduzir uma série de ...

(Soa a campanha.)

O SR. HUMBERTO COSTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Desculpe, vou terminar - ... uma série de riscos que o cidadão corre por assimetria de informação, por uma série de outras coisas. E, no Brasil, a gente vê que não; a regulação serve para legitimar interesses que são do setor que presta o serviço ou que vende o produto.

Então, eu queria deixar isso registrado. Acho que a ideia da Vanessa é boa. Até porque estão dizendo que o Rodrigo Maia quer ser candidato a Presidente da República, que ele comece logo explicando por que ele está encastelado, defendendo o interesse das companhias aéreas do Brasil.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado, Senador Humberto.

Com a palavra o Senador Dalirio e, em seguida, o Senador Lindbergh.

O SR. DALIRIO BEBER (Bloco Social Democrata/PSDB - SC) - Cumprimento a Presidente desta audiência, Senadora Fátima Bezerra, e todos os convidados.

De fato, a reunião hoje de Comissões importantes do Senado para debater um caso específico, pontual, com relação às bagagens transportadas em aeronaves, deve nos fazer refletir em profundidade, ou seja, a importância de um tempo precioso sendo dedicado única e exclusivamente a uma questão que me parece não contentou ninguém. Eu não vi, pelas manifestações de hoje e manifestações que antecederam as discussões em torno dessa iniciativa da Anac, qual segmento da sociedade brasileira foi agraciado, contemplado, que está satisfeito com essa Resolução nº 400, da Anac.

Há iniciativa do Senado, através do Senador Humberto, no sentido de aprovar um decreto legislativo suspendendo os efeitos dessa resolução, mas acho que não seria necessário nós hoje esperarmos que essa mesma resolução seja aprovada na Câmara e que houvesse a iniciativa por parte da própria Anac de reconhecer o equívoco; poderíamos começar realmente a alterá-la de imediato.

Deve ser, imagino eu, frustrante para os técnicos da Anac terem promovido, digamos, uma resolução dessa natureza que tenha causado tanto dissabor Brasil afora.

Acho que nós teríamos de fazer hoje um apelo no sentido de que haja humildade e que a Anac de fato passe a defender os usuários do transporte e não, apenas as empresas.

Se antes era livre, a média de malas era em torno de uma por passageiro e havia o potencial de ser até duas, a partir do momento em que foi regulamentado, passou-se a cobrar de todo mundo na expectativa de que, se todo mundo pagasse, nós teríamos uma redução. Não aconteceu. Ao contrário, houve todos os transtornos que foram hoje trazidos pelos Senadores com relação à própria operação dessa Resolução a partir do momento em que ela entrou em vigor.

Há outra questão que gostaria de dirigir ao Ricardo Chaves, que é da SAC. Todos os aeroportos hoje têm dificuldades, até mesmo aqueles concedidos conforme fora aventado na reunião de hoje. Mas nós temos, por exemplo, recursos no Fundo Nacional da Aviação Civil, que não são de pequena monta e poderiam ser destinados a promover melhorias em vários aeroportos do Brasil e não são. São quase R\$6 bilhões disponíveis nesse fundo da aviação civil, até mesmo, digamos, para garantia na compra de terrenos para permitir que esses sítios aeroportuários tenham garantia de expansão no futuro. Ou seja, comprar um terreno, desapropriar, para permitir que daqui a sete, oito, dez anos não haja necessidade de buscarmos um outro sítio para permitir a expansão e atender de forma adequada às necessidades da expansão da aviação.

Então, que nós possamos ter, através da Secretaria de Aviação Civil, uma ação concreta no sentido de fazer com que esses recursos que estão hoje disponíveis possam ser aplicados para, de fato, melhorar as condições da aviação civil no Brasil.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigada, Senador Dalirio.

Passo imediatamente a palavra ao Senador Lindbergh.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RJ) - Eu só queria que os senhores percebessem a gravidade do tema pela quantidade de Senadores que vieram aqui. Eu não quero mais aprofundar o debate que o Senador Humberto e vários outros já o fizeram.

Eu vim aqui, como Senador do Rio de Janeiro, fazer um desabafo. E aí eu queria me dirigir ao Dr. Eduardo, que representa as empresas aéreas, a TAM, a GOL, a Avianca, a Azul. Os senhores argumentavam que, depois da cobrança da bagagem, o preço da passagem ia diminuir. Eu quero saber dos senhores o que os senhores dizem aqui, não só a nós, Senadores, mas aos brasileiros. Qual é o argumento dos senhores?

O que trago aqui é uma matéria do jornal *Estado de S. Paulo*, que diz que o aumento, segundo a FGV, entre junho e setembro de 2017, foi de 35,9%. Segundo o IBGE, foi a elevação mais moderada, de 16,9%. Qual o argumento dos senhores?

Espero que os senhores respondam. Agora, há a GOL querendo cobrar por marcação de assento.

Então, se um pai e um filho viajarem e não marcarem, pagarem antes valor, vão viajar separados?

E há a discussão de cobrar por criança desacompanhada.

Sinceramente é falta de respeito com o povo brasileiro.

E o pior é que a gente está vendo que todo aquele pessoal que entrou... A gente viu um período extraordinário no País, em que os trabalhadores, empregada doméstica, porteiros passaram a viajar de avião e, se somar isso a essa recessão fabricada por este Governo do Temer, a gente está vendo um processo inverso: quem tinha conquistado esse direito de andar de avião está voltando agora a andar de ônibus.

Então, o que a gente quer aqui é esclarecimento não só para o Senado como também para o povo brasileiro, para os brasileiros, por parte da Anac, que teria que fazer esse trabalho de regulação.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Agradecemos a participação do Senador Lindbergh.

Vamos agora facultar a palavra aos nossos convidados no encerramento da presente audiência, começando pelo Sr. Eduardo, que é Presidente da ABA, por cinco minutos.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Eu pacientemente aqui escutei com todo o respeito 15 manifestações dos Srs. Senadores. O Senador Lindbergh tem razão. Essa é minha oitava audiência pública no Senado, e confesso que é a primeira que nós passamos de dez. Portanto, isso mostra a importância.

Vou tentar responder com muita calma e propriedade todos os questionamentos que foram feitos e agradecer as perguntas.

Primeiro, nós prestamos serviço. Estamos aqui para atender às pessoas e fazemos isso, cada companhia desde que foi fundada. Vivemos do crescimento do número de clientes, do aumento de seu volume e da atenção que damos a eles.

Então, é importante desde já deixar claro que toda a nossa ação cotidiana, dentro de qualquer ambiente regulatório que se instale da regra "a", "b", "c", "d", "e", "f" ou "j" virá sempre no sentido de atender melhor às pessoas, porque senão elas trocam de empresa, porque não gostaram do atendimento da empresa "a" e vão para a "b" ou vão pensar em outras soluções para as suas vidas.

Isso porque a nossa prática é o contrário da prática do encastelamento. E este Senado, várias das senhoras e dos senhores aqui presente são prova disso. Eu nunca fui convocado. Toda vez que fui convidado estive aqui, sentei a manhã inteira para debater. E quero aqui reiterar se qualquer um das Srs. e dos Srs. Senadores quiser que eu fique aqui até às cinco, sete, nove da noite debatendo este tema, têm desde já o meu compromisso de permanência.

Segundo, quanto ao tema IBGE, FGV, é importante explicar isso aqui. Tanto o IBGE quanto a FGV não estão cometendo erros ou acertos. Eles têm propostas metodológicas de pesquisa. Um define seis rotas, e uma vez por semana monitora essas seis rotas, como elas estão acontecendo. O outro faz mais ou menos a mesma coisa com oito rotas ao longo de semana, mede sábado, mede segunda-feira.

Nós temos três mil voos diários. É por isso que toda vez que sai o preço IBGE ou FGV, e a mídia vem atrás de mim para comentar, eu não comento. Por quê? Porque ele mede outra coisa. Nem o preço caiu 15% num mês, nem subiu 28% no outro. Se isso acontecesse, seria o setor mais pirado da economia planetária. Não existe um negócio desse.

Nós, todo final de mês, fazemos uma espécie de "megapendrive", cada empresa faz com todos os seus voos, todas as suas rotas, todos os preços efetivamente praticados nessa rota. Como um não troca preço com outro, tudo isso vai para a Anac. E a Anac, quando publica o dado, não é o dado Anac; ela está publicando da matemática dos dados que foram a ela informados. É por isso que nós usamos essa referência, porque tecnicamente é mais correto, dá conta do conjunto

da malha aérea e compara se o nosso preço aqui com o preço no país A, B, C, D, é maior ou menor. Essa é a razão de não utilizarmos como referência.

Então, eu posso garantir aos senhores do ponto de vista técnico, gerencial e comercial que esses dados colocados aqui se prestam ao cálculo de inflação mensal, representam uma história e uma metodologia, mas não se prestam, sob qualquer critério que se olhe, qualquer menino do segundo ano da faculdade de engenharia aeronáutica sabe disso, não se prestam a medir corretamente preço de bilhete aéreo.

Terceira questão. É claro que é lamentável, vários Senadores colocaram aqui, que o Senado não tenha aprovado o projeto que limitava o ICMS. Nós não nos levantamos contra o ICMS por nenhum ódio especial ao Estado de São Paulo, por exemplo, que tem o ICMS mais caro do País ou do mundo, porque o Brasil é o único país do mundo que cobra tributo regional. Nós não nos levantamos contra isso, porque não existe tributo regional sobre querosene de aviação em nenhum canto do Planeta. Então, o voo internacional, aqui já foi comentado, algumas vezes sai mais barato que o voo nacional. O voo internacional é isento, encostam dois aviões da mesma empresa, um vai para Fortaleza e paga 25% de ICMS em Guarulhos, o outro vai para Buenos Aires e paga zero. Assim como os que vão para Miami, Lisboa, etc. Essa foi a razão. Espero que o Senado retome esse debate, porque isso ataca uma questão estrutural.

Questionaram-me sobre capital estrangeiro e céus abertos. Esses dois temas fazem parte da política estratégica de negócios de cada uma das companhias aéreas brasileiras. Uma tem esse tema como fundamental para o seu desenvolvimento; outra entende que esse tema não é fundamental; outra entende, por exemplo, que há posições divergentes do projeto da forma como está colocado.

Nesse sentido, ao longo desse ano e meio em que esses dois temas estão em debate, a Abear jamais se pronunciou publicamente a respeito desses temas. E, por uma questão de *compliance*, não vou me pronunciar agora, porque, não sendo consenso, não é uma agenda da indústria, mas é sim uma agenda importante para várias das empresas, que, aliás, já vieram também aqui ao Senado numa audiência pública, cada uma delas, e colocaram sua posição sobre esses dois temas.

Quanto às empresas brasileiras, todas as empresas cumprem a legislação, todas têm limite de capital estrangeiro inferior ao colocado em 20%. Agora, todas elas têm sócios estrangeiros. Isso é público. Tanto a Azul, como a GOL e a Latam têm capital aberto na bolsa de valores, portanto a sua composição acionária é pública, está na internet, qualquer um pode acionar e vai saber exatamente quem são os proprietários e qual o percentual de cada uma delas.

Quanto a furto, quando isso foi mencionado aqui, eu fiz questão de consultar todo mundo. Ora, qualquer um dos senhores, consumidores que são, e das senhoras, se há um problema a bordo, a primeira coisa que faz é reportar na companhia: sumiu a minha mala, rasgou alguma coisa. Não há nenhum registro de furto em nenhuma das empresas associadas à Abear de bagagem a bordo registrado ao longo desse último ano, Dr^a Luciana. Eu não tenho. E eu aqui estou lhe repassando um dado formal que recebi de cada uma das empresas.

Quanto à concorrência. Nós utilizamos para medir concorrência o mesmo índice utilizado por qualquer setor econômico do mundo, que é o índice chamado HHI (Herfindahl-Hirschman Index). É um índice consagrado na teoria econômica. O Brasil tem quatro empresas aéreas disputando o seu mercado com a menor aproximadamente em 13% de *share*, a maior 38%: 38% tem a Gol, aproximadamente 30% a Latam, 18% para 19% a Azul, 13% a Avianca.

Nós somos hoje dos aproximadamente 200, 204 países filiados a Icao, a Organização Internacional da Aviação Civil, um dos dez mercados de maior concorrência. Novamente, esse índice aberto, público pode ser consultado.

É interessante colocar o seguinte: algumas vezes, quando a pessoa quer uma explicação simples e fácil, eu digo que faça o exercício de qual é a quarta empresa aérea italiana, qual é a quarta empresa aérea alemã. Você não vai achar. Alguns países têm mais concorrência que a gente? Claro que sim, pelo menos nove têm uma concorrência maior que a nossa no seu mercado interno, mas nós temos 190 para trás da gente na fila.

Quanto à questão de multas e penalidades, esse é um problema que nós temos, Senador Airton Sandoval. Por quê? E esse problema eu quero confessar aqui ao senhor, de público, que ele é particularmente desagradável para nós aqui, no Congresso, porque muitos dos consumidores aqui, por conta de sua agenda, que muitas vezes não está no controle do Parlamentar - liga alguém no seu Estado e o senhor tem que voltar correndo -, remarcam o bilhete. E a situação que o senhor descreveu acontece: o senhor pagou R\$280 a passagem, comprou-a duas semanas, três semanas antes e, quando foi remarcar para viajar no dia seguinte, esse preço disparou. Agora, não disparou por conta da multa; ele dispara por conta dessa precificação dinâmica que o senhor colocou aqui no questionamento.

Como ela funciona? Nós abrimos os voos com 360 dias de antecedência. Então, hoje é dia 6 de março; para 27 e 28 de fevereiro do ano que vem, o voo já está à venda. Está certo? Esses voos abrem com preços básicos extremamente baixos - R\$90, R\$120, R\$180, R\$70, R\$58 -, depende do voo, e esses preços vão oscilando conforme a demanda vai aumentando e

a data do voo vai chegando. Então, de fato, é uma política, entre aspas, "meio Robin Hood", sim. Quem paga os primeiros bilhetes paga muito barato e paga abaixo do custo e, muitas vezes, aquela pessoa que deixou para comprar no final ou saiu da rota, por exemplo, dessa coisa mais planejada e organizada paga um preço mais alto. É verdade. Paga, sim.

Para dar os números ao senhor, aproximadamente, 11% dos bilhetes são vendidos abaixo de R\$100, isso dá mais ou menos 11 milhões de passageiros; aproximadamente, 65% são abaixo de R\$300; e aí esses 30% que sobram vão de R\$300 para cima. Nós chegamos a ter 1,5%, quase 1,8% dos bilhetes acima de R\$1.200. É verdade. Temos isso, e essa é a razão da precificação. Só que é importante entender o seguinte: uma vez, em um debate aqui, no Senado - o Senador quem me perguntou não está aqui agora -, eu disse o seguinte: "Então, vamos fazer o seguinte: vamos revogar esse assunto e vamos criar um teto e um piso." "Não, vamos criar um teto, acima disso não pode." "Se você cria o teto, acontece que você acaba comendo o piso." "Não, mas tudo bem; se o piso ficar aí mais ou menos R\$300 para todo mundo, resolve a conta."

Ora, o que também as estatísticas nos mostram é o seguinte: se você subir aproximadamente 10% a tarifa média, 14% dos passageiros...

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - ... incluídos na aviação, como corretamente mencionou o Senador Lindbergh e já havia mencionado aqui o Senador Jorge Viana, simplesmente descem do avião e voltam para o ônibus. Este marco demonstrado aqui, que desde 2010/2011 nós temos quase 70% dos passageiros se deslocando por avião e não por ônibus entre Estados brasileiros, vai embora. Portanto, eu digo isso com a experiência, Senador, de quem pelo menos estudou aí dez ou doze modelos de precificação diferentes no mundo, e o modelo mais inclusivo é esse que o Brasil pratica hoje.

Quanto à questão do assento, que haviam comentado aqui, novamente é importante prestar atenção no que a gente explica, porque senão vira a mesma falácia que virou esse troço da bagagem. Há gente que fala assim: "Todo mundo está pagando bagagem." Já mostrei aqui a vocês que não é verdade. Só paga pela bagagem o passageiro que comprou aquela tarifa que não contempla bagagem e, no meio do caminho, resolveu levá-la. Ele está pagando pela bagagem, sim. O assento é a mesma coisa.

Qual foi a proposta de assento colocada, dado que ele é desregulado? Na linha de se preparar para aquela concorrência nova - por isso que eu mencionei concorrência aqui, Dr^a Luciana -, na linha de se preparar para aquele modelo novo de concorrência que está chegando aí na esquina, o que uma das empresas fez? Criou mais uma tabela, mais uma coluna de tarifas que está oferecendo passagem São Paulo-Rio de Janeiro a R\$62, dos quais R\$32 são taxas de embarque - está pagando R\$30, na realidade, no bilhete -, onde o fulano, se compra, ele não tem nada anexado, é o direito de ir e voltar, de comprar o bilhete, ir e voltar; qualquer outra coisa ele pagaria. Só que, se ele deixar para marcar sete dias antes, ele já marca sem pagar; ele só paga na hora que comprar aquele bilhete mais barato e realmente quiser marcar.

Então, o que acontece? Isso não é para todo mundo, isso acaba envolvendo uma parte do portfólio. O que acontece é o seguinte: digamos que nós tínhamos três colunas antes, respondendo diretamente à pergunta do Senador Lindbergh. A liberação da franquia criou uma quarta coluna de preço, que é a primeira que você olha quando abre o *site*. Se esta resolução cair, essa coluna some, porque esses preços, que são mais baratos e chegam a ser 35%, 38%, 40% mais baratos que o preço anterior, essa coluna só existe para esse passageiro que viaja sem a bagagem. Esse passageiro aqui paga, às vezes, R\$120, R\$160, R\$190; São Paulo-São Luís do Maranhão, dez de R\$19,90, por exemplo, eu vi outro dia para uma pessoa que me pediu. Agora, se ele for comprar este bilhete e levar a bagagem, ele vai pagar por ela; se ele comprar na segunda coluna, já não paga; na terceira, e cada coluna muda.

Ora, esta política pode ser discutida? Ela é discutível? É. Ela pode ser criticada? Pode. Nós temos que assumir, absorver as críticas e temos que nos ajustar? Temos, mas eu repito a vocês: de 2002 para cá, são 16 anos. Nestes 16 anos, não há registro histórico em qualquer outro país de outra política de precificação que tenha gerado resultados mais eficazes do que esse que nós demonstramos aqui em que 30 milhões vieram para 120 milhões.

Tivemos problemas nos últimos dois anos? Tivemos - e graves - por conta do cenário econômico, é óbvio. Não é preciso nenhum outro discurso aqui além dos que já foram feitos. Mas isso nós entendemos que se resolve em um debate que é muito mais amplo que o da aviação, e obviamente também estou aqui para contribuir com ele.

Especificamente quanto ao projeto do Senador Humberto, eu o li assim que ele foi aprovado aqui, Senador, e acho que, na hora que ele voltar para cá - vai voltar -, vale a pena um debate público, audiências públicas, sessões aqui. Desde já me convindo, se não for muito indelicado, quando o senhor nos convidar para ver se negócio pelo seguinte: porque o projeto foi aprovado e ele só suspende um pedaço do negócio, ele deixa os 10kg lá em cima. Esse é o texto que o senhor construiu. Não sei se o senhor se atentou a esse detalhe, mas vale a pena atentar porque, se o projeto suspender essa franquia da forma como está colocado, o problema dobra, porque, além de cortar a coluna de preço mais acessível, você continua pondo 10kg lá em cima.

Eu repito: toda vez que me definirem uma regra de jogo eu vou jogar a regra do jogo. Nós somos a segunda atividade mais regulada do Planeta - a primeira é a energia atômica. E é bom que seja assim; nós não reclamamos disso, não, não somos contra sermos regulados. Por quê? Porque em avião, se um parafusinho sair do lugar, vocês sabem o que acontece. Então, quanto a isso, eu não tenho problema.

(Soa a campainha.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Quero encerrar agradecendo a tolerância e a paciência da Presidente e dizendo o seguinte: primeiro, reiterar meus respeitos ao Senado da República; segundo, dizer que estou disposto a debater no gabinete de qualquer uma das senhoras e dos senhores e aqui, em audiência pública de novo. Na medida em que me deem esta oportunidade, como agora me foi dada - e presto aqui minhas homenagens à Sr^a Presidente - de estourar completamente o meu tempo, poderei dar conta da melhor forma que eu conseguir de todas as questões que nos forem colocadas.

Concluo dizendo o seguinte: acho fundamental que nós possamos debater, na realidade, uma política de transporte, porque tem razão a Dr^a Luciana quando comenta aqui que há problema com trem, com ônibus, etc. Não tenho problema. Se houver trem aqui que gere concorrência conosco, vamos embora. Nós estamos acostumados a crescer na concorrência.

A aviação não tem subsídio, é o único modal de transporte deste País que não tem um centavo de subsídio público, e nós não defendemos que o tenha. Está certo? Agora, este debate dessa política de transporte é importante ser feito.

Eu estive aqui oito vezes esses últimos meses, estarei outras oito e quantas vezes o Senado convidar, mas creio que enfrentar esse debate sobre o transporte geral ajudará a resolver pelo menos dois terços da nossa agenda, quando o fluvial entrar aqui, o terrestre, o ferroviário, todos aqueles que também têm as suas demandas a fazer à Nação, e nada melhor que o Senado como uma caixa de ressonância para colocar esses problemas.

Muito obrigado pela tolerância e pela paciência de todos.

A SR^a PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Nós agradecemos a participação do Sr. Eduardo, Presidente da Abear.

Como ele mesmo aqui mencionou, essa política ora aplicada da precificação de preços é discutível, sim; aliás, ela pode - e deve - ser discutida, e é exatamente o que nós estamos fazendo aqui porque, Sr. Eduardo, por mais que respeitemos, enfim, todo o esforço que os senhores fazem, mas a gente continua realmente sem entender a oscilação dessa chamada política de precificação.

Hoje, por exemplo, eu estou com bilhetes relacionados em Natal, capital do meu Estado. Uma passagem de Natal para o México, Senador Aírton, está R\$2.156; Natal-Boa Vista, R\$1.750; Natal-Rio de Janeiro, R\$553; e outra aqui, de Natal para Brasília, varia de R\$900 a R\$2.217. Enfim, é preciso um malabarismo muito grande para a gente, de repente, entender essa oscilação. Está entendendo? Por isso, quando V. Ex^a coloca aqui a necessidade de muita transparência nesse debate, é verdade. É preciso muita transparência e aprofundar muito o debate.

Isso tudo, claro, se associa à posição que, majoritariamente, o Senado externou de ser contra essa decisão da Anac de autorizar a cobrança de bagagem, porque ficou claro para nós que essa iniciativa da Anac não trouxe benefício algum para os consumidores, para os passageiros; infelizmente, só fez piorar a situação. Por isso, nós estamos aqui fazendo o debate, e o Senado da República exercendo a sua prerrogativa constitucional de propor caminhos para revertermos essa situação, como é o projeto de decreto legislativo, que eu espero, inclusive, que seja aprovado na Câmara sem modificações.

Concedo a palavra imediatamente agora ao representante do Governo Federal Ricardo Chaves de Melo Rocha, representante da Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Ressaltando aqui, Sr. Eduardo, por dever de justiça, claro que sim, todas as vezes que o senhor tem sido convidado para o Congresso Nacional tem vindo aqui participar dos debates. Eu inclusive, na condição de Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, junto com a Senadora Lídice, sou testemunha disso.

Com a palavra o Sr. Ricardo Melo.

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA - Bom, gostaria de dizer inicialmente que, com relação ao processo de desregulação, conforme apresentado aí, e ao processo de evolução do processo de liberdade tarifária, eles fazem parte de uma convicção técnica no âmbito da Secretaria.

A gente acredita que todo esse processo de desregulamentação veio em benefício do setor e veio em benefício de um processo de redução do preço das passagens e de aumento da quantidade de passageiros transportados no âmbito do setor. Eu vou-me ater aqui às perguntas que me foram feitas relativamente à questão do capital estrangeiro e à questão relativa a céus abertos.

Só para tirar aqui uma dúvida, que é bastante frequente, com relação à questão dos céus abertos, céus abertos não é cabotagem. Muita gente confunde essa questão de céus abertos com capotagem. O que seria céus abertos? É uma evolução do processo de negociação de acordos internacionais. Para você ter uma aviação entre dois países, você precisa de um acordo internacional, um acordo sobre serviços aéreos. Esses acordos de serviços aéreos, antes de 2007, eram bastante restritos e com muito pouca frequência de uma parte para outra.

Então, o que significa céus abertos? Céus abertos significa um processo de ampliação dos acordos de serviços aéreos de modo a promover um regime ilimitado de frequências entre os dois países - isso aí promove uma maior concorrência -, permitir um processo de múltipla designação de empresas dos países e um processo de ampliação do quadro de rotas dessas empresas, o número de cidades de origem e destino entre esses dois países. Então, o País tem avançado na celebração desses acordos de céus abertos, que, necessariamente, passam pelo Congresso Nacional para aprovação, e esses acordos têm permitido que aumente, de forma significativa, o número de cidades servidas por transporte aéreo internacional, tanto aqui no Brasil quanto nos países com os quais o Brasil tem esses acordos.

Uma outra questão é com relação à capital estrangeiro. A gente foi bastante enfático nessa questão de capital estrangeiro, porque a gente, falando do processo de desregulamentação do setor, encontra aí uma peça que está faltando. Eu estou há 15 anos no setor e, desde que eu entrei no setor, a gente persegue essa ampliação da participação do capital estrangeiro no Brasil, que é um País que necessita de investimentos. Em todos os outros setores da economia, investimentos estrangeiros são bem-vindos. Por que não no transporte aéreo? Então, a gente tem seguido com essa bandeira por convicção técnica de que isso vai, realmente, promover uma grande revolução no setor.

Foi citado aqui um número grande de empresas estrangeiras que teriam interesse em prover transportes no âmbito doméstico. Então, a gente não pode perder essa oportunidade, o projeto de lei está aqui tramitando no âmbito do Congresso, e a gente acha muito importante essa discussão.

Com relação à questão dos investimentos, falou-se aqui do FNAC, dos investimentos em infraestrutura em aeroportos regionais. Não é minha área específica de trabalho dentro da Secretaria, mas a gente reconhece que houve atrasos, houve mudanças de paradigmas ou de entendimentos com relação à quantidade de aeroportos que seriam... Primeiramente houve um grande número de aeroportos regionais nos quais haveria investimento. Esse número diminuiu. A questão orçamentária também foi importante para tentar reduzir esse número de aeroportos regionais, mas a Secretaria está trabalhando nesse sentido.

Uma novidade com relação à questão de investimento em aeroportos regionais se refere à concessão em que os estudos estão em andamento. Então, a novidade é a inclusão no processo de concessão de aeroportos de cinco aeroportos regionais.

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA - Está na fase de estudos, agora, essa questão. A gente tem aí Campina Grande, Juazeiro do Norte, Sinop, Barra do Garças e Rondonópolis com aeroportos regionais incluídos aí nesse novo processo de concessões. A gente acredita que o processo de concessões em blocos é uma saída também para investimento em...

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Mossoró está fora, Senador Garibaldi Filho. Vamos...

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA - ...aeroportos regionais.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Mossoró lá... Desculpe-me, por favor.

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA - Pois não.

Seria isso.

Agradeço.

Colocamos a Secretaria à disposição para quando vocês quiserem.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB - RN) - Pela ordem, Srª Presidente.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Sim, Senador Garibaldi.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB - RN. Pela ordem.) - Eu gostaria de solicitar ao Presidente da Abear, porque a minha pergunta não foi muito bem esclarecida no que toca à cobrança da totalidade do valor da passagem

adquirida como multa pelo cancelamento do trecho significa, em outras palavras, a perda do valor dispendido na compra do bilhete. Se chega a isso?

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Posso?

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Pode.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Eu lhe peço perdão, Senador. Na ordem das perguntas não numerei e acabei me perdendo.

Quando respondi à questão da precificação, acabei entendendo que havia lhe respondido. Como eu expliquei antes, nós temos essas quatro colunas de preço hoje quando o senhor entra no *site* para comprar. Essa primeira é a coluna que surgiu depois da liberação da franquia, que são as passagens que antes não existiam, porque a liberação da franquia, exatamente como nós prometemos, criou essa passagem mais barata, mais acessível.

Cada coluna dessas tem uma espécie de contrato diferente. Essa coluna aqui, por exemplo, não lhe dá direito a remarcar - se o senhor remarcar paga integralmente - e aqui também não tem a bagagem. Essa segunda também não dá o direito a remarcar, mas já tem a bagagem. A terceira, se o senhor remarca, o senhor paga 20% do preço. A última que é a mais cara, por exemplo, é a passagem que todo congressista deveria comprar, porque é a passagem em que o senhor tem toda a flexibilidade: pode remarcar quando quiser, rever quando quiser, bagagem como quiser, tudo como quiser.

Agora, é natural que as pessoas acabem buscando a mais barata e depois ficam irritadas porque ela tem consequências de preço. Eu entendo esse processo, mas estou lhe explicando da forma mais aberta possível. Então, de fato, há bilhete pelo qual, se o senhor remarcar ou tiver qualquer tipo de alteração, o senhor acaba pagando, às vezes, até mais do que o senhor pagou.

Por exemplo, nós temos casos de consumidores em que o cara compra o bilhete na promoção e paga R\$90,00 para viajar de São Paulo ao Rio num sábado, na hora do almoço, em que a demanda é muito baixa e o preço diminui. Daí esse consumidor resolve que quer remarcar, porque ele mudou de ideia ou a agenda dele se alterou por alguma razão e ele quer viajar na segunda-feira pela manhã, quando o preço desse bilhete já disparou quatro, cinco vezes esses R\$90,00, e a remarcação acaba sendo pelo preço cheio. Então, nós temos situações diversas ligadas a contratos diversos. Todos eles cumprem, do ponto de vista do esclarecimento ao consumidor, todas as regras demandadas.

Há casos em que se tem a perda total? Sim, existem esses casos e há casos em que não. Na realidade, hoje há uma série de opções de compra e cada uma delas tem um certo perfil. Por quê? Porque cada vez que a gente cria um perfil novo - esse, por exemplo, que tem o assento deslocado - a gente põe para dentro do avião 15, 20, 22 passageiros por voo que não iriam comprar aquele bilhete se tivesse uma composição de preço que algumas vezes ele não quer.

Eu costumo usar muito aquele exemplo de você chegar a uma lanchonete e querer comprar um *x-burger*, só o *x-burger* e o cara diz: "Não, aqui para você comprar tem que levar a Coca-Cola e a batata frita". "Mas eu não quero Coca-Cola e batata frita".

(Soa a campainha.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Então, esse novo modelo liberou esse processo.

Não sei se atendi a sua pergunta, Senador.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Eu posso?

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB - RN) - Agradeço.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Eu queria, se possível, aproveitar esse questionamento muito pertinente que o Senador Garibaldi faz.

A senhora permite, Srª Presidente?

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Pois não, Senador Jorge.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Darei um dado concreto. Nós estamos aqui, está sendo gravado, os contribuintes estão tentando acompanhar, os usuários, os servidores do Senado, todo mundo. Vou dar um exemplo concreto porque fiz uma pesquisa antes da nossa reunião pegando o exemplo de comprar uma passagem hoje para Rio Branco. Está sendo oferecido por uma companhia três preços. Às vezes, é só um, Dr. Eduardo. Mas está oferecendo aqui o *light*, mais barato, R\$1.847 para ir. O outro que não é tão barato assim é um pouco mais caro,

é R\$1887 - o outro é R\$1.847. Está dando R\$30 de diferença, esse é o custo, cai tanto. E o mais caro, R\$2.027. Não tem diferença nenhuma! Aqui, a diferença...

Mas eu posso dar outro exemplo. Vou levantar a volta. Isso aqui é para ir para o Acre. Se quiser voltar dia 13, há três preços de passagem também para escolher, preços diferentes porque o sistema permite agora o avião fatiado. Sr. Botelho, o mais barato, R\$1.624 - gravem o número: R\$1,624. O outro um pouco mais caro, R\$1.664, e o outro, R\$1.790. Ou seja, não há diferença. A única coisa que há agora é que o contribuinte está pagando a bendita mala, está pagando o lanche mais caro do Brasil dentro dos aeroportos. É uma coisa escandalosa! Vá tomar um café da manhã num aeroporto desses! Vá tomar um café da manhã, um café com leite com um misto quente, se sair menos que uns R\$30, R\$40 foi sorte sua. E não acontece nada. Eu acho, no fundo...

Eu não quero perturbar porque ainda vamos ouvir os demais convidados, mas é que o Brasil não pode ser tratado da maneira como nós estamos tratando. Quando se fala de concessão, quando se fala de céu aberto, não dá para querermos agora ter uma companhia aqui sem que ela tenha alguma contrapartida porque ela vai escolher ficar em São Paulo, no Rio de Janeiro, Brasília e no Sul. Daí o Norte e o Nordeste não vão ter voos. A mesma coisa acontece.

Estão explorando a gente aqui. Quando eu somo R\$2.000 de uma passagem com R\$1.800 dá quase R\$4.000, e se eu quiser ir para Miami, eu gasto R\$1.500. Então, não tem lógica, não tem explicação que justifique. E lá em São Paulo, o voo que vai para Miami ou aqui de Brasília é abastecido com ICMS, combustível da aviação, paga zero de ICMS. Se for para ir ao Acre, paga 25% de ICMS para ir.

Essas coisas estão aí, o Senado perdeu a oportunidade, mas acho, Dr. Eduardo, que essa história de pôr a bagagem, com preço de bagagem num país continental como o nosso, com quatro companhias, sem concorrência, misturando ponte aérea com voos de três horas foi um desastre! Inclusive termos melhorado a condição das companhias votando aquela resolução, para mim, essa foi a grande causa, porque votou-se primeiro isso, que a Anac arrumou querendo modernizar o Brasil, mas o Brasil precisa ser mais justo, ter mais infraestrutura e não querer ser a Europa. Nós não somos a Europa, volto a repetir. Lá há 30 companhias voando, centenas de voos. Eu fui levantar aqui: 240 voos por dia da Espanha para Londres.

(Soa a campanha.)

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - É claro que vai ficar mais barato, gente. É claro que vai ter concorrência. Aqui eu vou para o Acre e o pessoal... Ou eu vou de carro durante cinco dias na estrada, como a senhora falou muito bem, não existe uma infraestrutura. Não vou falar de bicicleta ou correndo porque não dá, mas hoje ou vai de carro em cinco, seis dias, de ônibus, ou vai de avião pagando o que a companhia me pedir.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Senador Jorge, eu disse aqui, agora há pouco, que hoje uma das cotações de passagens, por exemplo, de Natal para Boa Vista está em torno de R\$1.750, e uma passagem de Natal para o México está dois mil e pouco. Cotações de passagem hoje de Natal para Brasília há três preços aqui diferenciados.

É muito difícil - volto aqui a colocar, Senador Garibaldi Filho, essa metodologia que é utilizada - para os consumidores, enfim, entenderem como uma metodologia que, de fato, assegure um preço justo da passagem.

Mas vamos agora, imediatamente, passar a palavra ao representante da Anac por cinco minutos e, em seguida, cinco minutos ao da OAB para encerrarmos a presente reunião.

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - Muito obrigado, Srª Presidente.

Srªs Presidente, Srs. Senadores, todos os presentes aqui, eu vou tentar responder as várias perguntas que nós temos, as várias dúvidas aqui, mas uma das mais importantes é o que a agência acha no que diz respeito de céus abertos, 100% de capital e a questão do modelo regulatório que nós temos atualmente, que foi feita pelo Senador Flexa.

Efetivamente, embora não seja modelo regulatório, a questão dos céus abertos é uma política de governo; a questão dos 100% de capital é uma matéria legislativa... E, aqui, eu queria só salientar um ponto que a Senadora Lídice colocou. A agência não legislou sobre questão de ICMS - essa é uma matéria do Senado, era uma matéria de resolução do Senado; infelizmente caiu - assim como a agência também não legislou sobre matéria de 100% do capital, mas a agência tem dado suporte a essas iniciativas com um modal técnico com um único objetivo: aumentar a concorrência no Brasil.

É importante que nós pensemos o seguinte: queremos mais companhias, queremos mais concorrências. "Ah, na Europa tem x companhias, nos Estados Unidos existem y companhias. O Brasil tem quatro companhias *legacy*, chamadas companhias grandes, mas não possui nenhuma empresa *low cost*. Só a ameaça de uma *low cost* entrar no País já estimula por demais a concorrência. E será que isso vai acontecer? Há um ano, quando a agência liberou a norma... E volto a dizer: bagagem não entrou há um ano, a bagagem entrou em julho com efeitos aproximadamente em setembro, quando todas as companhias passaram a adotar.

Amanhã, dia 7, os técnicos da terceira maior *low cost* do mundo estarão no Brasil para debater com a Anac rotas. O CEO da empresa está vindo para o Brasil para debater rotas conosco. A agência que não pôde entrar no Brasil porque temos limitação de capital de 20% - e, senhores, pasmem - pior do que o Brasil só temos Haiti, Arábia Saudita, Venezuela e um quarto país de que daqui a pouco me recorde e passo para os senhores no que diz respeito à limitação de capital. Essas empresas que não puderam entrar aqui para atender a nossa população foram para a Argentina, onde não há restrição de capital, onde não há regulamentação de franquia, e seis companhias entraram. Seis companhias em um ano e meio aproximadamente é mais do que o país teve em sua história. O Brasil hoje tem quatro grandes.

Então o que nós queremos e que estamos fomentando... E aí não é apenas a Anac. Eu sei que nós debatemos, debatemos, vão argumentos, voltam argumentos e contra-argumentos, mas é importante que nós queiramos também ouvir o mundo técnico. Fala-se que, se deu uma liminar, é contra o direito do consumidor, é contra a Constituição. Vem um juiz federal e não dá uma liminar, vem um juiz federal e julga o mérito dos argumentos e diz: "Não." O que estão querendo falar em relação ao consumidor é uma proteção que não faz sentido. Nós distribuímos para os senhores - se os senhores puderem ler, conversem com seus assessores - a sentença do magistrado federal.

Nós distribuímos para os senhores a análise técnica feita pela Câmara dos Deputados, pelos consultores dizendo o seguinte: "O que existia antigamente era uma venda casada." Nós distribuímos para os senhores a manifestação da Secretaria de Assuntos Econômicos do Brasil, cujo objetivo principal é fomentar a concorrência.

O complexo de regulação que foi feito - está ali o *trade* turístico que pode confirmar - em um evento são dez milhões de pessoas a serem transportadas via *charter* e favorecendo aeroportos de até 200 mil habitantes/ano ou 200 mil passageiros/ano com uma infraestrutura muito mais simples, com uma coisa muito mais regular.

O que quero dizer, senhores, é que podemos fazer esse debate a vida inteira, mas existem fatos. Volto a falar: a média de janeiro a novembro é a mais baixa da história da aviação civil...

(*Soa a campanha.*)

O SR. JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ - ... desde 2000. "Ah, mais o IBGE disse isso." Nós fizemos uma proposta ao Senado: convidem o IBGE. Os Senhores sabem: naqueles documentos do IBGE, na análise que foi feita para o que ele se propõe. Quando o IBGE analisou a questão de bagagem? Nunca, nunca! Aqueles dados não analisam, por exemplo, sazonalidade; aqueles dados analisam preços a 60 dias a frente. Nós analisamos e, por responsabilidade com os senhores, só podemos liberar os dados depois que analisarmos todos os 113 milhões de passagens vendidas neste País, efetivamente vendidas.

O que eu queria pedir aos senhores é que nós entendemos tudo o que se comenta, mas queríamos trazer o debate para uma coisa técnica porque nós estamos recebendo não apenas a Norwegian, Senadora. A Flybondi é a segunda companhia *low cost* que foi para a Argentina e pediu rota para o Brasil. São companhias que queriam se estabelecer aqui para concorrer com as nossas. Eu também quero concorrência, Senador, mas se nós não melhorarmos o ambiente de negócio... E ter o ambiente de negócio melhor significa que, se nós não voltarmos para o que há de melhor no mundo, não teremos uma concorrência maior e continuaremos do jeito que estamos. E foi isso que a agência fez depois de muito estudo, de muita participação popular da maneira como manda a lei, no processo legislativo. Então, isso está lá.

Só mais um ponto: a agência criou, a pedido da própria Senacon, uma cláusula de revisão, chamada *review clause*, que é justamente para, dentro de cinco anos, acompanhar o mercado porque nós precisamos do histórico que hoje não há. Então, com essas palavras eu gostaria de, mais uma vez, agradecer a oportunidade. A agência está aberta. Quero agradecer, muitos dos senhores já nos receberam individualmente. Também gostaria de convidá-los à agência para entenderem um pouco como funciona esse mundo regulatório, mas temos a mais absoluta convicção de que, assim como em 2001, 2002 se criticou tanto a liberação, no futuro, e num futuro muito próximo, nós veremos outras companhias aqui, nós veremos mais voos, mais passageiros viajando pelo Brasil.

Muito obrigado a todos.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Nós queremos passar a palavra agora imediatamente à Drª Luciana, que fala aqui em nome da OAB.

A SRª LUCIANA RODRIGUES ATHENIENSE - Agradeço, Drª Fátima, a oportunidade.

Quando eu vejo meus nobres colegas falando eu realmente tenho uma dúvida. Eu tenho uma dúvida quando falam "vamos ajustar as críticas, vamos fazer algo".

O que eu vejo como advogada militante e integrante da Comissão de Defesa do Consumidor não é ajuste de conduta e modificar algo a favor de consumidor.

Na próxima semana estamos completando 28 anos de Código de Defesa do Consumidor e não estou vendo, em nenhum momento, esse ajuste de conduta. E chegam ao ponto de proferir falácia em relação às malas despachadas.

Eu, Dr^a Fátima, representando a nossa entidade, não vou comemorar, dia 15 de março, os 28 anos, eu vou lamentar porque o que estou vendo em relação a companhia aérea é um retrocesso. O consumidor é a parte vulnerável, é a parte fraca, que não está sendo respeitada pelas companhias aéreas.

Queria esclarecer ao Eduardo, meu prezado colega, quando se fala: "Não temos nenhuma reclamação de malas furtadas." Sabe por que não tem, Dr. Eduardo? Porque a mala de mão não tem aquele registro. Aquele tíquete de identificação como mala despachada. Quando a minha mala é furtada ou extraviada, aquela mala despachada, eu preencho um documento chamado RIB (Registro de Irregularidade de Bagagem). Agora, a mala de mão não tem como o consumidor comprovar que ele estava com aquela mala de mão, aquela mala de mão que tinha os documentos pessoais e até objetos de valor.

Então, eu aqui manifesto aos senhores a vulnerabilidade daquele consumidor que está tendo malas furtadas e que não consegue fazer um registro no RIB porque ele não tem prova. Ele não consegue ter prova de que ele estava com aquela mochila, de que ele estava com aquele *laptop*. Onde ele recorre? Ele recorre aos PROCONs, às entidades civis de defesa do consumidor.

Quando se fala para o Senador Humberto "olha, se for aprovado vai voltar para o Senado" porque o consumidor vai ter 23kg de mala despachada ou 32kg e mais 10kg. Isso é uma mentira!

(Intervenção fora do microfone.)

A SR^a LUCIANA RODRIGUES ATHENIENSE - Espera aí, espera aí. Eu não interrompi o senhor.

A gente tem que ter muito cuidado quando se fala de má-fé do consumidor. Sempre se está achando que o consumidor está querendo ganhar. Consumidor não está querendo ganhar não, porque os 10kg, se ele não for um cliente *private*, se ele não tiver um cartão de fidelidade, ele não consegue transportar nem 10kg na sua bagagem de mão, nem 5kg, como era, ele não consegue, porque quando chega a vez dele, como ele não tem um *plus* de fidelização da companhia aérea, ele não consegue nem entrar com aquela sua bagagem de mão.

Então, a preocupação não são os cinco. Que voltasse a ter o cinco porque o dez ele não consegue despachar. Nós já sabemos disso. É uma tendência do mercado? Não! É o que está acontecendo agora, é com o que os senhores estão se deparando nos aeroportos e que nós, entidades civis de defesa do consumidor, estamos vendo a todo momento, seja num PROCON ou seja na justiça.

Quando se fala que a Resolução 400 forneceu grandes benefícios ao consumidor, quem fornece benefícios ao consumidor é o Código de Defesa do Consumidor. A Resolução 400, em relação ao cancelamento, restituição, erro material do nome do consumidor, isso não é um grande benefício. Na justiça ou nos PROCONs os consumidores estavam conseguindo o seu direito amparado no art. 39 ou 51 do Código de Defesa do Consumidor, seja nas cláusulas da prática abusiva ou das cláusulas abusivas. Sinceridade: não foi um grande benefício essa Resolução 400. Ele já tinha esse direito há muito tempo.

Quando se fala "ah, suspendeu a liminar...

(Soa a campanha.)

A SR^a LUCIANA RODRIGUES ATHENIENSE - ... da Justiça Federal do Ceará". Espera, na Justiça Federal foi a liminar. Não julgou ainda o mérito, está em tramitação.

(Intervenção fora do microfone.)

A SR^a LUCIANA RODRIGUES ATHENIENSE - Então, o que nós vamos ver?

(Intervenção fora do microfone.)

A SR^a LUCIANA RODRIGUES ATHENIENSE - Espera.

A SR^a PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Um momentinho.

A Dr^a Luciana está com a palavra. Os senhores aqui falaram e não foram interrompidos de maneira nenhuma.

Por favor, mas ela está com a palavra agora e nós vamos assegurar o direito de palavra a ela assim como eu fiz em assegurar o direito de palavra aos senhores.

A SR^a LUCIANA RODRIGUES ATHENIENSE - Essa ação que está em trâmite no Ceará, salvo engano, ainda não transitou em julgado.

Vamos dizer, então. Será que já teve trânsito em julgado dessa ação? Então, o que se requer?

Nós queremos o benefício do consumidor vulnerável. Nós não queremos brigar com os senhores, nós estamos querendo é o bom senso. O bom senso. Aquela parte frágil, que está esperando que seja respeitada. O que eles precisam fazer, chegar no horário e pagar, estão fazendo. Infelizmente, não está tendo uma contraprestação adequada, justa, para o consumidor, por parte das companhias aéreas.

Gostaria de agradecer, em nome da OAB, precisamente em relação à nossa Comissão Especial de Defesa do Consumidor, por esta oportunidade. Sempre estaremos presentes para os novos debates.

Obrigada.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Vamos encerrar os trabalhos agradecendo tanto a Drª Luciana...

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Srª Presidente, pela ordem.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Por favor.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC. Pela ordem.) - Era só para ver se nós tiraríamos algum encaminhamento desta audiência pública...

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - É isso mesmo o que eu vou...

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Porque, veja só, eu mesmo não abordei, mas também houve muitas mudanças no uso das milhagens contra o consumidor. Eu mesmo usava milhagem. Com 10 mil milhas eu voava para o Acre, agora não sai por menos de 35 mil milhas. Quer dizer, tinham um contrato, viraram empresas de negócios à parte, e o consumidor foi lesado também.

O que me deixa triste, com todo o respeito e admiração que tenho pelo Dr. Botelho, que é Diretor-Presidente da Anac, é que não sinto na agência que regula uma preocupação com os brasileiros. Se há preocupação for com os brasileiros, nós vamos buscar ter novas empresas, aumentar a concorrência, ter a desregulamentação de vários setores, mas isso não existe.

Queria propor que houvesse um movimento pedindo que a Câmara possa decidir sobre esse projeto de resolução do Senado, encabeçado pelo Senador Humberto, que todos nós assinamos, eu também. Que nós pudéssemos ter, quem sabe mais à frente, duas audiências pelo menos: uma com os conselheiros da Anac e outra com os presidentes das companhias brasileiras. Nós precisamos trazer os presidentes dessas companhias. O Dr. Eduardo está aqui, está dando a sua contribuição, mas acho que nós precisamos ter um desdobramento dessa audiência. Estamos saindo daqui e vai ficar tudo na mesma?

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Não, exatamente.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Não é só, Dr. Botelho, o IBGE quem está falando aqui não. Quem está falando aqui é a Fundação Getúlio Vargas e IBGE. A Abear está trazendo um número: que diminuiu 30% o preço da passagem. A Fundação Getúlio Vargas, com o IBGE, está dizendo que aumentou em 35%. Tem uma diferença de 60 no mesmo mês.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Senador Jorge, primeiro quero agradecer a presença dos convidados e passar, exatamente, para a fase de encaminhamentos. Considerando todo o debate que aqui foi feito - e mais uma vez aqui agradeço a presença de todos -, ao mesmo tempo, comungo com toda a preocupação que V. Exª acaba aqui de expressar.

Por exemplo, realmente, é lamentável, com todo o respeito, ver aqui o representante da Anac, com tanta convicção, defender essa política, uma política que, em nosso entendimento, é indefensável à luz dos fatos, como ele mesmo aqui disse: a gente tem de discutir à luz dos fatos. Os fatos, por exemplo... Como a gente não considerar os estudos feitos pela Fundação Getúlio Vargas? Como a gente não considerar os estudos feitos pelo IBGE? Então, veja, nos preocupa muito porque nós queríamos que o senhor estivesse aqui hoje, inclusive, disposto a fazer exatamente uma revisão dessa posição que a Anac adotou, tendo em vista exatamente os fatos, a realidade nua e crua que nós estamos vivenciando. Por quê? Porque não há como aqui contestar, de maneira nenhuma, porque passagem não baixou. Ao contrário, aumentou.

Não há aqui como contestar, por exemplo, que o número de voos não se ampliou. Ao contrário, diminuiu. Não há aqui como contestar que infelizmente a qualidade desses serviços não tem melhorado.

Então, esse é o debate, Senador Jorge, Senador Garibaldi, Lídice e Humberto, que nós estamos aqui a fazer como representantes do povo, nós estamos discutindo fatos, nós estamos discutindo o dia a dia, a realidade que nós estamos vivenciando pelo País afora.

Então, aqui encerro dizendo que vai sair daqui um documento assinado pelas três Comissões, por todos os Senadores e Senadoras que desejam. Vamos ter uma audiência com o Presidente da Câmara, algo bem pontual. Qual será? Faremos um apelo ao Presidente da Câmara junto, Dr^a Luciana, com as entidades para que o projeto de decreto legislativo, na Câmara dos Deputados, seja votado, vá ao plenário. Vamos nos mobilizar para que esse projeto de decreto legislativo seja aprovado para que essa autorização de cobrança da bagagem seja revogada.

Mas não vamos ficar só nisso não, Sr. Eduardo. Nós vamos dar continuidade, aqui, ao debate. Vamos realizar mais duas audiências públicas para dar continuidade ao debate, trazendo aqui as empresas brasileiras de aviação, a Anac e outros integrantes do Governo, bem como representantes da sociedade civil.

Ainda mais: vamos criar, Senadora Lídice, no âmbito da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo - que junto com V. Ex^a coordeno nesta Casa -, uma subcomissão, no âmbito da CDR, para fazermos o acompanhamento do debate.

Enfim, o que todos nós desejamos, repito, é que a qualidade desse serviço tão importante para o povo brasileiro, melhore. Isso passa, naturalmente, primeiro, por se conter abusos, como nós achamos que é um abuso a cobrança de bagagem.

Está encerrada a presente audiência pública.

Muito obrigada a todos e todas.

(Iniciada às 9 horas e 14 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 53 minutos.)