



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

**REUNIÃO**

24/05/2021 - 3ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Declaro aberta a 3ª Reunião do 1º Ciclo de Audiências Públicas na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com o objetivo de discutir os impactos da pandemia sobre os diversos segmentos da indústria do turismo.

Informo que as participações dos cidadãos serão recebidas pelos seguintes canais: portal e-Cidadania, que pode ser acessado a partir do *site* da Comissão; e pelo Alô Senado, pelo número 0800-612211.

Exmas. Sras. Senadoras, Exmos. Srs. Senadores, senhoras e senhores participantes desta audiência pública, estimados telespectadores que nos acompanham pela TV Senado, dando seguimento às discussões sobre o setor de turismo no Brasil, em tempos de pandemia, realizaremos hoje duas mesas de debates. A primeira delas abordará o tema "Setor aéreo e desafios para o período pós-pandemia"; na segunda, trataremos dos segmentos das operadoras e agências de viagens e de navios de cruzeiros, o cenário atual e os desafios para o futuro.

O setor aéreo tem sido um dos mais atingidos pela crise sanitária atual, tendo registrado em 2020 o pior ano de sua história em âmbito global. No Brasil, desde março do ano passado, o setor vem implementando fortes ajustes, na tentativa de reduzir a sua estrutura de custos. Os desdobramentos sobre o emprego e contrato com os funcionários, fornecedores e arrendadores de aeronaves são preocupantes.

Com o objetivo de atenuar os impactos da pandemia sobre as empresas, o Governo atuou para ampliar prazos de ressarcimento de passagens e de pagamento de tarifas, como a de navegação aérea. No caso das operadoras de turismo, o cenário é igualmente desafiador. As vendas do segmento caíram pela metade no último ano e se estima que o ritmo de viagens e vendas de pacotes venha a se normalizar apenas a partir de 2023, a depender do ritmo da imunização que alcancemos em nosso País.

Como tenho enfatizado incansavelmente, a vacina é o caminho.

Esse caminho será especialmente relevante para o segmento de navios de cruzeiros, certamente um dos mais afetados pela crise atual. As atividades do setor, muito baseadas na interação física, foram praticamente zeradas no último ano por conta das medidas sanitárias de isolamento social. Novamente, a vacinação em massa, apoiada em novos protocolos de higiene e controle de proximidade, poderá anunciar horizontes promissores aos empreendedores da área.

Sras. e Srs. Senadores, senhoras e senhores participantes, senhoras e senhores telespectadores, não há dúvidas de que os desafios enfrentados atualmente pela indústria do turismo são imensos. Estamos convocados, portanto, na noite de hoje, a pensar estratégias e debater alternativas de maneira a devolver à atividade turística os empregos e o dinamismo próprios de sua posição-chave na economia brasileira.

Teremos como palestrantes na Mesa de debates para tratar do tema "Setor aéreo e turismo: cenário atual e desafios para o período pós-pandemia", os seguintes convidados: Sr. Eduardo Tati Nóbrega, Diretor de Ordenamento, Parcerias e Concessões do Ministério do Turismo; Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas; Sr. Dany Oliveira, Diretor Nacional da Associação Internacional de Transportes Aéreos no Brasil (Iata Brasil).

Já na Mesa seguinte, com o tema "Segmento das operadoras, agências e navios de cruzeiros: cenário atual e desafios para o período pós-pandemia", os palestrantes serão: Sr. William França, Secretário Nacional de Desenvolvimento e

Competitividade do Turismo do Ministério do Turismo; Sra. Magda Nassar, Presidente da Associação Brasileira de Agências de Viagens (Abav); Sr. Roberto Haro Nedelciu, Presidente da Associação Brasileira das Operadoras de Turismo; e o Sr. Marco Ferraz, Presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil).

Dando início, para tratar do primeiro tema, concedo a palavra, com muita satisfação, ao Sr. Eduardo Tati Nóbrega, Diretor de Ordenamento, Parceiras e Concessões do Ministério do Turismo.

**O SR. EDUARDO TATI NÓBREGA** (Para expor.) - Muito obrigado, Senador Fernando Collor.

Boa noite, Srs. Senadores, Sras. Senadoras, demais participantes.

É um prazer estar aqui. Parablenzo a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo pela iniciativa e agradeço o convite em nome do Ministério do Turismo.

É um prazer estar aqui com Dany Oliveira e Eduardo Sanovicz, que entendem tudo do assunto e vão poder contribuir muito para essa discussão.

Vou compartilhar aqui uma breve apresentação.

Com licença. (*Pausa.*)

Eu não estou habilitado a compartilhar a apresentação. Não sei se é possível fazer essa liberação, senão, eu vou acompanhando aqui na minha tela...

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Está liberado.

**O SR. EDUARDO TATI NÓBREGA** - Está liberado? (*Pausa.*)

Certo. Os senhores conseguem visualizar? (*Pausa.*)

Sim? O.k.!

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Sim.

**O SR. EDUARDO TATI NÓBREGA** - Bom, vou falar de setor aéreo e turismo, eu acho que vou começar falando o óbvio, que o setor aéreo precisa do turismo e o turismo precisa do setor aéreo. A competitividade dos nossos destinos turísticos depende fundamentalmente da conectividade aérea. Isso é um fato. Então, aqui no Ministério do Turismo nós temos a obrigação de acompanhar o setor aéreo, de contribuir, de tentar passar a nossa visão e, enfim, contribuir para o avanço e para a retomada, nesse período, do setor aéreo. E, da mesma forma, acho que é importante para o setor aéreo saber um pouco do que o Ministério do Turismo vem fazendo para apoiar a retomada do setor turístico, porque é lá que está a principal demanda, a principal fonte de receitas para o setor aéreo.

Então, dito isso, eu vou começar fazendo uma perspectiva sobre o setor aéreo, do ponto de vista do Ministério do Turismo, e vou finalizar com um breve apanhado do que o turismo tem feito para a retomada do setor turístico, conseqüentemente, beneficiando o setor aéreo.

Aqui, um gráfico bem simples e sempre apresentado da evolução de passageiros, na verdade, de passageiros em aeroportos. Então, é a movimentação aeroportuária nos últimos anos.

Como se sabe, na década de 2000, houve um grande avanço da movimentação de passageiros no modal aéreo, uma grande inclusão social de novos passageiros, que passaram a voar pela primeira vez, e isso se deveu a um bom ambiente macroeconômico, a uma economia crescendo, mas também a importantes avanços regulatórios que ocorreram naquele momento. E aí eu destaco a liberdade tarifária e a liberdade de rotas. Então, as empresas aéreas passaram a ter liberdade para inovar, para competir, para implementar os seus planos de negócios e, com isso, o setor teve uma nova dinâmica e cresceu muito, incluindo milhões de brasileiros no transporte aéreo.

Então, a gente vinha tendo um movimento muito bom e, aí, com a crise que se iniciou na segunda metade da década de 2010, houve uma redução, mas aí no gráfico a gente consegue ver que, no final da década, a gente já vinha tendo uma retomada - daqui a pouco eu vou falar alguns dos motivos.

Mas o fato é que, no final da década, a gente vinha tendo uma perspectiva positiva: aqui são projeções da Secretaria de Aviação Civil antes da pandemia. Então, as perspectivas eram positivas para o setor aéreo após uma queda devido à crise econômica.

Algumas das medidas que o Governo implementou na segunda metade da última década que contribuíram para essa perspectiva positiva que nós vínhamos enxergando antes da pandemia: modernizações regulatórias; flexibilização da franquia de bagagens; desoneração tributária; o ICMS sobre o QAV reduzido em muitos dos Estados.

O Ministério do Turismo também apoiou com medidas importantes: isenção de visto para alguns países fundamentais para o nosso turismo; a extinção de restrição ao capital estrangeiro em 2018; uma política bem definida de negociações de acordos de serviços aéreos voltada à abertura de mercados e, preferencialmente, a acordos de céus abertos.

Então, essas medidas trouxeram um interesse do mercado internacional pelo Brasil, o que ficou bem claro logo antes da pandemia, com novas empresas começando a operar no Brasil ou ao menos mostrando interesse em operar no Brasil - aqui algumas delas.

E, no resultado de movimentação, também. Então, 2019 foi um ano bom, relativamente bom, para o setor aéreo. A gente teve um aumento de 1,5% na movimentação aeroportuária e, se a gente olhar aeroportos regionais, que para o turismo especialmente são superimportantes, porque a gente tem destinos turísticos maravilhosos fora dos grandes centros... Então, o Ministério do Turismo sempre olha com muito carinho para os aeroportos regionais. O crescimento vinha sendo de quase 5%, foi de quase 5% no ano de 2019 comparado com 2018.

Então, a gente vinha numa boa retomada até que a pandemia atrapalhou tudo. Acho que não há nem necessidade de a gente entrar demais nos números; acho que o Dany e o Eduardo depois podem falar com muito mais propriedade sobre o impacto no setor, que é dramático. Aqui é só para ilustrar rapidamente, com a *Conjuntura do Setor Aéreo*, publicada pela Secretaria de Aviação Civil em março desse ano: quedas vertiginosas na movimentação de passageiros; alguma perspectiva de melhora em relação a 2020, em 2021, comparado com 2020. Então, nessa perspectiva da SAC, a gente teria um aumento de 35% em 2021 em comparação com 2020, e é claro que isso ainda não retoma os níveis de pré-pandemia.

Assim, a retomada, de fato, como o Senador Collor colocou muito bem, vai depender do avanço da nossa imunização, da vacinação e, associada a isso, de uma campanha - e eu acho que as empresas aéreas e o Governo podem trabalhar em conjunto -, uma campanha de retomada da confiança, enfim, demonstrar os protocolos todos que vão ser seguidos para dar confiança para o passageiro voar pós-pandemia.

Bom, eu acho que a situação de curto prazo é difícil de a gente medir, mas eu acho que é importante a gente ter uma perspectiva também do pós-pandemia mesmo, das perspectivas que o setor tem de retomada quando tudo estiver normalizado. Eu acho que o Brasil tem uma perspectiva muito boa. Estou sendo um pouco otimista aqui talvez, mas eu acho que a gente tem um potencial interessante, como vinha sendo antes da pandemia. Acredito que as melhorias no ambiente de negócios foram postas. Ainda existem outras, mas foram mudanças importantes que vinham dando resultado, e não tem por que acreditar que isso não acontecerá quando as coisas se normalizarem.

A gente tem um mercado com números aquém da nossa capacidade, do nosso potencial, ainda poucas empresas e uma baixa taxa de viagens *per capita*, uma participação pequena do fluxo internacional, uma participação pequena de passageiros internacionais. Então, acho que há um potencial interessante para crescimento.

Durante a pandemia, o Governo vem trabalhando dentro do possível para, por um lado, mitigar efeitos sobre o setor. A MP 925 e, depois, a sua conversão e assim por diante, acho, trouxe algumas medidas importantes, já comentadas pelo Senador Collor: regras mais flexíveis de reembolso e remarcação; postergação de pagamento de tarifas e outorgas; a Anac, para os aeroportos, fez o reequilíbrio econômico-financeiro. Então, houve algumas medidas de mitigação. É claro que a gente sabe que isso não é suficiente para garantir a saúde financeira do setor, mas foram algumas medidas importantes de mitigação tomadas pelo Governo durante a pandemia.

E, em paralelo, aproveitamos para tentar também trazer algumas medidas estruturantes. Uma importante foi a extinção do adicional da tarifa de embarque internacional, que era um adicional de US\$18 que todo passageiro pagava quando embarcava para o exterior. Houve algumas mudanças importantes para disciplinar a judicialização, que é muito forte no setor aéreo brasileiro. Ainda não resolveu todo o problema, mas eu acho que foram alguns avanços importantes. Então, essas são medidas que vão se somar àquelas anteriores para deixar o ambiente de negócios favorável no setor aéreo do pós-pandemia.

Em paralelo, a evolução regulatória segue. Nós tivemos recentemente o lançamento de um programa importante, o Voo Simples, que vai ter algumas fases e já teve os primeiros avanços regulatórios. Ele vai facilitar muitos dos procedimentos regulatórios existentes no setor.

E é claro que a infraestrutura também é um aspecto-chave disso tudo, e eu acho que o Governo vem avançando de forma muito consistente nessa arena. Então, o Programa de Concessões Aeroportuárias, que eu entendo como um significativo sucesso, continua a avançar até 2022. Acabamos de ter o leilão da sexta rodada e, no ano que vem, teremos a sétima. Com isso, toda a nossa rede federal de aeroportos vai estar sendo gerida por concessionárias privadas. Vão ser muitos bilhões de investimentos - muitos já realizados e muitos novos investimentos nos próximos anos.

E os resultados desse programa, eu acho, falam por si sós. Conseguimos atrair operadores de renome internacional; a satisfação dos usuários aumentou; a infraestrutura melhorou; os indicadores operacionais melhoraram; criou-se toda uma nova dinâmica comercial nos aeroportos. Então, eu acho que, na retomada da pandemia, vai estar ainda mais estabelecido esse novo patamar da infraestrutura aeroportuária brasileira, e isso vai contribuir certamente.

Então, tendo a infraestrutura federal avançado tanto, eu acho que é muito importante a gente olhar agora para os aeroportos regionais e para o turismo - como eu disse, eles são fundamentais. Então, é importante continuar o programa já existente de investimentos federais em aeroportos hoje com Municípios e Estados via o Fundo Nacional de Aviação Civil. Há o piloto que está sendo gerido de PPPs pelo Ministério da infraestrutura. Então, vai haver essa primeira experiência em aeroportos da Região Amazônica, o que eu acho que é muito importante. Mas também é preciso darmos todo apoio para Estados e Municípios que têm boa parte dos aeródromos sob sua gestão, para que consigam atrair investimentos privados, realizar concessões e assim por diante. E ainda há aeroportos autorizados, o que eu acho que também é uma frente que pode ser discutida para ser expandida e contribuir mais para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária.

É claro que ainda temos muitos desafios, muitos custos. Eu acho que esse gráfico aqui, que é sempre muito ilustrativo, com o percentual dos custos das empresas aéreas brasileiras, é sempre a melhor forma de nós identificarmos onde podemos atuar para desonerar o setor e melhorar o ambiente de negócios. Os primeiros itens de custo são: combustíveis, pessoal e os equipamentos, as aeronaves. Então, acho que temos desafios importantes nesses três itens especificamente.

O custo de combustíveis de aviação no Brasil é muito alto ainda, a gente precisa aumentar a concorrência. Recentemente, um comitê dentro do Conselho Nacional de Política Energética, com participação de vários ministérios, fez um diagnóstico bem interessante de todas as possíveis frentes para reduzir o custo dos combustíveis. Acho que a palavra-chave aí é concorrência no fornecimento de combustíveis de aviação. Então, essa é, sem dúvida, uma frente importante.

A legislação trabalhista do setor aéreo certamente também pode passar por melhorias, que precisam ser discutidas.

E, em relação às aeronaves, eu acho que a grande questão é a desoneração tributária do *leasing*. Isso historicamente foi desonerado no Brasil e no mundo, e recentemente a gente venceu essa desoneração. E o Ministério do Turismo, o Minfra e todo o setor vêm tentando achar soluções para o assunto, para que já não venha se somar à pandemia esse custo adicional.

Então, em termos do setor aéreo, era isso.

Agora eu vou falar bem rapidamente sobre o setor do turismo, porque, como eu disse, eu acho que, para o setor aéreo, também é fundamental a retomada do turismo. Vou ser bem breve.

O ministério também adotou uma série de medidas - aqui só estou elencando algumas principais - para a mitigação dos efeitos da pandemia no setor turístico. A gente teve uma liberação de crédito histórica, de R\$5 bilhões, no Fundo Geral do Turismo. Cerca de 70% já estão liberados com as instituições financeiras. Então, isso vem sendo fundamental para a sobrevivência do setor, assim como, no setor aéreo, também tivemos regras especiais de reembolso, remarcação de serviços e eventos turísticos, recentemente postergadas. Além dessas, há outras iniciativas, como a campanha "Não cancele, remarque", o Selo Turismo Responsável e tantas outras.

Em paralelo, assim como no setor aéreo, a gente precisa olhar para o futuro. Então, a gente precisa voltar, retomar com tudo após a pandemia. Para isso, a gente tem trabalhado numa nova política agressiva de atração de investimentos. A transformação da Embratur em agência de promoção vai ajudar muito, vai ser bastante importante. Tivemos, ano passado, a qualificação no PPI, no Programa de Parceria de Investimentos, da política de atração de investimentos privados para o setor de turismo. Então, isso tem aberto uma porta para diversos projetos que a gente possa estruturar e qualificar no PPI para concessão. E o portal de investimentos, que está para ser lançado, vai ser um grande espaço para divulgação e atração de investidores para o setor de turismo, bancos de projetos e *marketplace*.

Enfim, acreditamos que, com isso, o turismo possa ter uma retomada importante, explorar todo o potencial que temos e contribuir também com o setor aéreo.

É isso.

Muito obrigado.

Fico à disposição, depois, para perguntas.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado, Sr. Eduardo Tati Nóbrega, Diretor de Ordenamento, Parcerias e Concessões do Ministério do Turismo.

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

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** (Para expor.) - Boa noite, Senador Collor, Sr. Presidente, é um prazer voltar a revê-lo. Estou muito grato e honrado com o convite para voltar a participar de um debate nesta Comissão e, particularmente, nesta Casa.

Saudando o senhor, queria saudar os demais Senadores presentes.

Por meio do meu xará, que acaba de me anteceder, que foi muito modesto, não quis falar de sua própria carreira na aviação - ele vem da Anac; portanto, conhece também o setor -, por meio dele quero cumprimentar todas as demais entidades e lideranças aqui presentes.

Peço, rapidamente, para subir a minha apresentação. Está aí com a Secretária do Senado.

Pode mudar de página?

Muito rapidamente faço uma apresentação para aqueles que, eventualmente, não conheçam a Abear. Nós temos praticamente uma década de serviços prestados à aviação e ao País. Somos fruto desse movimento mencionado pelo Eduardo, que me antecedeu, de crescimento da aviação. A aviação triplica entre 2002 e 2012, quando, como consequência da implantação da política de liberdade tarifária, somada a um processo de inclusão e crescimento de renda, o número de passageiros triplica e o tíquete médio cai pela metade.

Portanto, são três os temas principais de nossa agenda: a defesa da política de liberdade tarifária; a defesa de que toda a nossa cadeia produtiva tem que ser extremamente eficaz, imaginando, por exemplo, que, hoje, nós já temos mais passageiros atendidos em aeroportos concessionados do que pela Infraero; e, terceiro, e esse é um trabalho vital e fundamental. E aqui é importante chamar a atenção do Senado, dado que uma das características mais relevantes do Senado é a sua inserção no ajuste do ambiente de negócios, de trabalho, regulatório, jurídico brasileiro e do ambiente internacional.

Hoje eu diria que, se o nosso maior desafio é o custo do querosene, o segundo maior desafio da aviação brasileira é trazer o nosso ambiente de trabalho brasileiro para regras alinhadas às internacionais. Por quê? Porque isso fará com que a aviação brasileira seja cada vez mais simples e mais acessível. O querosene é apenas o exemplo mais importante quando no Brasil ele é pouco mais de um terço dos nossos custos e uma passagem vendida nos Estados Unidos ou na Europa, tem 22%, 23% dos seus custos ligados a esse tema.

Próximo.

Esse dado mostra, de maneira estruturada no tempo, o que acontece com a aviação a partir da implantação do Programa de Liberdade Tarifária. De um *ticket* médio, superior a R\$900 reais, a gente vem para um *ticket* médio inferior a R\$400. Para dividir isso em trechos, hoje, aproximadamente, 12%, antes da crise — estou falando sempre antes da pandemia —, antes da pandemia, aproximadamente 12% dos bilhetes vendidos no Brasil era vendido abaixo de R\$100 reais. Isso só foi possível de 2003/2004 para frente. Aproximadamente 60% dos bilhetes até R\$300 reais, e depois a gente vai subindo. E, claro, existem bilhetes caros? Sem dúvida. Temos 1% dos bilhetes, por exemplo, acima de R\$1.500, quase 2,5% dos bilhetes acima de R\$1 mil. São bilhetes muito específicos, comprados geralmente próximo da hora do voo, do momento do voo. Mas esse é o cenário geral que, com a pandemia, obviamente, em 2020, as coisas se complicam, o número de passageiros cai a menos da metade.

Próximo.

Esse é o impacto da pandemia no setor. Queria chamar a atenção para dois números. Enquanto a receita cai quase 80%, o câmbio, ao subir 35%, com o Brasil se colocando como um dos países de maior desvalorização cambial do mundo, nos afeta em 52% nos custos da aviação.

Esse é o número, é o volume de quanto dos custos da aviação é dolarizado. Pouco mais de um terço é querosene e, aproximadamente, 18% é entre *leasing* e suas consequências. Portanto, tanto a receita caiu quase 80%, quanto a metade do custo subiu 35%. É quase uma tempestade perfeita. Avião não gosta de tempestade e aviação muito menos.

Portanto, essa foi a travessia que nós tivemos que fazer ao longo deste ano.

Próximo.

Traduzindo em números, no início da crise, a nossa malha veio a aproximadamente 8% do que era a malha pré-crise. Nós não paramos a aviação doméstica em nenhum momento. E vale aqui um registro, Senador Collor e demais Senadores: enquanto em praticamente todo o planeta a aviação doméstica parou, no Brasil nós nos mantivemos no ar, com prejuízos brutais, porque, caso nós paralisássemos a aviação, este País ficava sem contato.

O senhor, como conhece o Brasil inteiro, o senhor já esteve em todos os Estados. Imagina, por exemplo, uma região como Macapá. Muita gente aqui no Sul e no Sudeste não tem ideia de que, em Macapá, ou você chega de avião, ou a alternativa são dois dias, dois dias e meio de barco, vindo de Belém. Portanto, manter a aviação no ar foi uma decisão que tomamos, porque, primeiro, mantivemos o País conectado e, segundo, no momento seguinte, isso nos possibilitou

entregar passageiros repatriados. Mais de 50 mil brasileiros vieram de volta para o Brasil, 42 mil conosco, que tinham comprado bilhete do exterior com companhia estrangeira que parou. Imagina em um determinado país do mundo árabe, Marrocos, o pessoal tinha comprado bilhete para lá, chegou lá, a companhia parou, você ligava no *call center* e atendia em árabe. Se atendesse em inglês, ainda dava para se virar, mas nem todo passageiro brasileiro consegue falar árabe. Então, nós fomos buscar todo esse pessoal. E, depois, passamos a transportar remédio, insumo, vacina.

Com a implantação dos protocolos de segurança sanitária, em agosto, setembro, junto com a Anvisa e a Anac, a malha começa a se recuperar - a gente vai bater quase 75% em janeiro -, mas vem a nova onda e voltamos a cair.

A boa notícia, que eu aqui compartilho com a Comissão, Senador, é que, em maio, nós temos o primeiro mês neste ano em que a malha é melhor do que a do mês anterior. A malha de maio deve fechar ao redor dos 43%, e a nossa perspectiva para junho também é de uma leve melhora. A melhora ainda é pequena, é leve, porque ela vai atendendo a demanda. E nós creditamos essa melhora a três fatores: a recuperação de alguns setores, a mudança de postura de algumas pessoas que começam a retomar seus planos, mas, fundamentalmente, o crescimento da vacinação. Conforme a vacinação vai avançando, mais pessoas se sentem seguras em retomar as suas atividades.

Próximo.

Esses são alguns impactos. Esta apresentação vai ficar com a Comissão para poder ser usada, obviamente, em estudos, em debates, em processos, em recursos, mas chamo a atenção: primeiro, veja a queda que isso acrescentou em tributos. Mais de 70% da nossa arrecadação tributária do ano foi embora na crise.

Próximo.

Outro destaque é a nossa contribuição para o PIB. Nós caímos também absurdamente em contribuição, em valor agregado.

Próximo.

Aqui, números que nos dão muito orgulho...

Não, desculpe. Volta, volta. Isso aí.

Esses são os números que nos dão muito orgulho. Assim que a crise começou, nossa primeira medida foi trazer todo mundo de volta para casa. Alguns dos colegas que estão aqui de agências, operadoras, cruzeiros foram muito parceiros nesse processo, assim como a FAB e vários órgãos, turismo, relações exteriores. E só nós trouxemos 42 mil passageiros de volta para casa que não tinham saído do País com as empresas nacionais. Nós fomos buscar todo mundo. E há situações as mais diversas, histórias quase heroicas, assim, de entrar no Peru e sair. Foram coisas incríveis. Segundo, passamos a transportar gratuitamente os profissionais de saúde que foram combater a pandemia por todo o País - até hoje pouco mais de 7 mil -, quase 480 toneladas, quase 500 toneladas, 500 mil quilos de alimentos, EPIs e respiradores, destacadamente na crise para Manaus. Foram com as nossas aeronaves que subiram todos os respiradores para lá, gratuitamente.

Assim que a vacinação começou, eu me apresentei ao Ministério da Saúde com todas as empresas aéreas e nos oferecemos para transportar gratuitamente as vacinas. Então, todas as vacinas que estão chegando a todos os Estados, à exceção daquelas produzidas e utilizadas em São Paulo, estão viajando de avião gratuitamente. Para as Alagoas do senhor, Presidente Collor, e para o Paraná do Senador Arns as vacinas estão chegando de avião, e seguimos fazendo esse transporte.

Próximo.

Do ponto de vista do enfrentamento da crise, algumas medidas o Edu descreveu aqui um pouco antes de mim, mas eu creio que são três grandes blocos, de forma muito sintética. Primeiro, nós estabelecemos um conjunto de medidas internas ao próprio setor, pouco visíveis aos consumidores, muito voltadas a reduzir nossos custos - revisão de contrato, os custos de trabalho, devolução de aviões, revisão de *leasings*. O destaque aí foi que nós fizemos, ainda antes da MP 936, acordo com o conjunto dos sindicatos, fizemos redução de jornadas e salários e, em troca, mantivemos todo mundo trabalhando. Nós não fizemos demissões ao longo de praticamente um ano.

O segundo bloco de medidas já é mais visível aos consumidores. Aqui me permita, Senador, fazer um destaque: foi fundamental a parceria, o diálogo e o debate com áreas como o Ministério da Infraestrutura, particularmente a Secretaria de Aviação Civil, mais Anac, Infraero, Decea, Anvisa, o Ministério do Turismo, a Secretaria do Consumidor e o Congresso Nacional - Câmara e Senado.

As medidas mais importantes: a primeira é a MP 925, que permitiu que todo passageiro, na hora em que virou lei, trocasse o seu bilhete por até um ano, sem multa e sem custo extra; a malha essencial, que manteve todo mundo no ar; o *waliver* dos *slots*, que foi a prorrogação das validades, dado que as pessoas não estavam operando; a Infraero e os pátios militares a gente usou para estacionar - nós paramos mais de 400 aeronaves ao redor do País ao longo desse tempo -; diferimento em tarifas e protocolo de segurança sanitária.

Isso foi o bloco fundamental que nos ajudou a atravessar a crise. Por quê? Porque a terceira linha de demanda não se viabilizou. E aqui é bastante importante, com isso eu retorno a por que é importante alinhar a aviação brasileira à aviação internacional. Nós fizemos algumas demandas que envolviam o Ministério da Economia. A principal foi um pedido de uma linha de crédito, ou seja, dinheiro que a gente pagaria depois, com juros e correção.

E 17 dos 20 maiores grupos de aviação do planeta foram objeto de alguma decisão por parte dos seus governos. No caso dos Estados Unidos, bilhões a fundo perdido; no caso da Inglaterra, empréstimo; França e Holanda capitalizaram a Air France e a KLM; no oriente, outras coisas. Enfim, aqui no Brasil isso não aconteceu, nós não tivemos essa linha, não se viabilizou. E aí cada empresa procurou um caminho. Uma empresa foi ao *Chapter 11* americano; outra emitiu debêntures; outra, os próprios acionistas colocaram mais dinheiro no negócio; enfim, com isso estamos atravessando.

Próximo.

Questões fundamentais para nós. Eu me somo ao que já foi dito aqui. Queria levantar, primeiro, que é fundamental a aprovação da MP 1.024. Ela está na Câmara neste momento. Nossa expectativa é que até quinta-feira seja votada e suba para o Senado para avaliação e votação.

Portanto, permita-me, Sr. Presidente, pedir aqui a sua atenção e a dos demais Senadores desta Comissão para essa MP porque ela renova, até dezembro deste ano, o direito de todo mundo remarcar o bilhete sem custo e sem multa. Por quê? Porque a crise não acabou. Então, é importante garantir essa paz nos aeroportos. Mais de 20 milhões de consumidores se utilizaram desse acordo. É fundamental.

Segundo, é importante construir uma política de aviação regional. Nós entendemos que essa é a política que tende a concretizar a ida de uma série de passageiros que vão estar vinculados a lazer ou a esse *mix* de trabalho e lazer, que está gerando novas viagens para aeroportos que não são os de maior demanda, mas que são relevantes.

Terceiro, a manutenção dos acordos construídos pelas empresas em cada um dos Estados no sentido de eliminar a maior das distorções entre nós e o Planeta, que é a existência, no Brasil, do ICMS. Nunca é demais lembrar de novo que voo internacional não paga ICMS. Portanto, se dois aviões da mesma companhia aérea, da mesma Latam, da mesma Gol, estacionam no aeroporto em São Paulo e partem um para Fortaleza e um para Buenos Aires abastecidos pela mesma bomba, o que partiu para Fortaleza paga ICMS sobre o querosene e o que partiu para Buenos Aires é isento. Por quê? Porque em Buenos Aires não existe tributo regional sobre querosene de aviação, assim como não existe em Miami, em Roma, em Paris, em Dubai, em lugar nenhum deste Planeta. Portanto, por conta dos acordos internacionais de que o Brasil faz parte, desde a Constituição de 1988, é mais caro sair do Sudeste para o Nordeste do que, várias vezes, sair para Santiago ou Buenos Aires, porque há uma isenção tributária, há um acordo tributário que não cobra o voo internacional. E há um conjunto de outras iniciativas, e eu creio que, como o Eduardo já mencionou os sistemas do turismo, eu não vou me deter aqui para liberar tempo aqui para todo mundo.

Próximo.

Os protocolos de segurança sanitária, primeiro, garantiram a retomada. Nós entendemos que há dois outros passos fundamentais, que são a vacinação em massa... Eu já me referi a isso. Na medida em que a vacinação avance, essa retomada se dará de forma mais segura.

Terceiro, eu vou deixar esse tema para o meu colega da Iata explorar melhor, mas nós apoiamos integralmente a proposta da Iata de um certificado digital de vacinação para o mercado internacional. É importante deixar claro que isso não faz nenhum sentido no mercado doméstico, mas, do ponto de vista internacional, é bastante importante. Eu imagino que o Dany vá entrar por esse tema. Eu vou deixar para ele.

Próximo.

Eu creio que isso fecha, portanto, a minha contribuição.

Eu agradeço, Sr. Presidente e Srs. Senadores, e fico à disposição para as perguntas que, eventualmente, me forem endereçadas.

Muito grato. Espero ter cumprido meu tempo aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado ao Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear).

Passo a palavra, agora, ao Sr. Dany Oliveira, Diretor Nacional da Associação Internacional de Transportes Aéreos, a Iata.

**O SR. DANY OLIVEIRA** (Para expor.) - Boa noite a todos.

Muito obrigado pelo convite desta importante Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo.

Meu nome é Dany Oliveira e eu represento a Iata.

Eu vou compartilhar aqui alguns eslaides com os senhores. Avisem-me, por favor, se já conseguem visualizar a minha tela. *(Pausa.)*

Sim? Muito obrigado.

Bom, então, como eu disse, obrigado pelo convite em participar desta terceira Mesa de discussões "Setor aéreo e o turismo". É uma pauta muito importante para nós, a Iata, como as discussões dos colegas aqui anteriormente.

Rapidamente, só gostaria de passar algumas informações sobre a Associação Internacional, que é uma Associação Internacional de Transportes Aéreos, fundada lá em 1945, sem fins lucrativos. E, desde então, sua missão tem sido representar, liderar e servir a indústria da aviação.

A Iata tem grandes números atualmente. Temos mais de 290 empresas aéreas associadas, que representam 82% do tráfego aéreo mundial. Para cada 100 passageiros que voam atualmente ou voavam até 2019, 82 passageiros voam em empresas aéreas associadas à Iata. Outro ponto muito importante, essa associação possui mais de 1.400 colaboradores, de 102 nacionalidades, espalhados em mais de 50 países, com os nossos escritórios locais.

Antes de falar sobre o impacto que a pandemia trouxe não só na aviação, e aí conseqüentemente na indústria do turismo, é de fundamental importância, como já descrito anteriormente, descrever um pouco essa relação umbilical da aviação com o turismo.

A aviação é a espinha dorsal para o turismo mundial. Para os senhores terem uma ideia, no ano de 2019, 1,5 bilhão de turistas viajaram internacionalmente e 60% desses turistas chegaram aos seus destinos por conta do modal aéreo. Importante também ressaltar os grandes números que o turismo gera para as economias de todos os países.

Esses turistas, por exemplo, somente no ano de 2019, gastaram U\$1,5 trilhão, e a indústria como um todo, a indústria do turismo suporta mais de 300 milhões de empregos e uma contribuição para o PIB mundial de aproximadamente U\$9 trilhões ou o equivalente a quase 10,4% da economia global.

Bom, mas aí esse era o cenário em 2019, e temos o efeito Covid, que, com certeza, pelo menos desses últimos 76 anos de história da Iata, é a pior crise que a indústria do transporte aéreo já presenciou, a maior desconexão e a desconexão mais profunda que a sociedade teve desde a 2ª Guerra Mundial.

Esse gráfico, rapidamente, mostra a evolução do número de passageiros transportados desde a fundação da Iata, lá em 19 de abril de 1945. Nós atingimos, então, um recorde em 2019 no número de passageiros transportados, mais de 4,5 bilhões de passageiros transportados no ano de 2019.

E, por conta da pandemia, o fechamento de fronteiras, o número de passageiros transportados caiu para pouco menos de 1,8 bilhão de passageiros. Para os senhores terem uma ideia, essa cifra de 1,8 bilhão de passageiros é o equivalente ao que o transporte aéreo produziu lá no ano de 2003, aproximadamente 2002, 2003.

E essa conectividade aérea foi dizimada. Então, essa redução drástica do número de passageiros, que acontece por conta do fechamento das fronteiras, pode ser facilmente visualizada por esses dois mapas. O mapa da esquerda mostra o número de rotas e cidades conectadas em abril de 2019, conectadas pelo transporte aéreo, e o mapa da direita mostra os pares de cidades, as rotas aéreas que estavam conectadas em abril de 2020.

Então, a gente consegue ver uma forte redução no ano de 2020, comparado com o ano de 2019, algo em torno aí de 60% no número de voos oferecidos. Em 2019, tivemos pouco mais de 39 milhões de voos oferecidos, voos operados e, em 2020, algo em torno de 16,2 milhões de voos oferecidos, uma queda brutal, de 60%.

Uma outra forma também de se analisar o impacto que o Covid trouxe à nossa indústria, dizimando a conectividade aérea, é na vida das pessoas. Então, na nossa indústria, aqui nós temos a evolução, os números específicos, para a nossa região América Latina, do impacto direto que essa perda de conectividade trouxe no número de empregos suportados pelo transporte aéreo dentro da região América Latina. Em 2019, nós tínhamos 7,6 milhões de empregos suportados pelo transporte aéreo, e, por conta da pandemia, esse número ceifado em quase 4 milhões de empregos, chegando então, no ano de 2020, a 3,7 milhões de empregos suportados. E o impacto também no PIB suportado pelo transporte aéreo.

Ao analisar, então, toda essa redução do número de passageiros, a conectividade aérea totalmente dizimada e esses números tristes sobre a redução do número de empregos suportados pelo transporte aéreo, precisamos também analisar o que acontece financeiramente com as empresas aéreas no mundo todo.

Para os senhores terem uma ideia, somente no ano de 2020, as empresas aéreas, no mundo todo, tiveram um prejuízo de US\$126 bilhões. E 2021, por conta exatamente dessa segunda ou terceira onda, ou ainda desses novos casos, de cepas que vão surgindo, ainda será um ano muito desafiador para o transporte aéreo.

O curioso, ao analisar então o ano de 2020 e essa nossa expectativa para 2021, em termos de prejuízo, nós estamos falando em quase US\$180 bilhões em prejuízo para todas as empresas aéreas, do mundo todo, em somente dois anos. Cento e oitenta bilhões de dólares são equivalentes a 12% do PIB brasileiro. E esse é o prejuízo que o Covid traz para todas as empresas aéreas, no tocante ao prejuízo em somente dois anos.

Os sinais de retomada ainda são instáveis pelo mundo todo. Como a gente tem acompanhado nas notícias, casos crescentes da Covid estão, sim, enfraquecendo a tendência do aumento de viagens, principalmente as internacionais.

Esse gráfico mostra duas linhas. A linha vermelha representa o número de passageiros, numa medida chamada RPK, passageiros domésticos. Então todos os mercados mundiais, mas somente o fluxo doméstico. E a linha azul mostra o fluxo de passageiros internacionais, no mundo todo. Então a gente consegue ver que logo depois da grande queda que acontece no mês de abril da pandemia, pelo fechamento das fronteiras, o mercado doméstico tem uma rápida aceleração, que vai também se estabilizando no final do ano, tem certa queda no início de 2021 e agora, no mês de março, os números da China e também do mercado americano, principalmente nos Estados Unidos, por conta da aceleração da vacinação, mostram essa retomada, novamente aqui, do mercado doméstico. E infelizmente os passageiros internacionais ainda muito abaixo, muito aquém do que já deveria estar acontecendo.

E um efeito similar aqui para o Brasil: o mesmo gráfico - aí somente analisando o mercado brasileiro: a gente vê, então, a evolução, na linha vermelha, dos passageiros domésticos e, na linha azul, dos passageiros internacionais. Aqui, logo depois, então, dessa segunda onda, como o Edu Sanovicz da ABA já mencionou, desde o início do ano, o que está acontecendo com a indústria.

O que a gente espera, agora, é que, com a aceleração da vacinação, aqui no Brasil, a partir de abril, de maio - no caso a partir de maio -, a retomada desses passageiros domésticos. Mas a gente precisa, como indústria, como País, exatamente analisar o que acontece com esse fluxo internacional, que ainda está em números muito baixos, equivalentes a 10%, 15% do que era antes da pandemia.

As notícias sobre vacina... Como o próprio Presidente Senador Collor mencionou, o caminho é a vacina, e ele está coberto de razão.

Aqui a gente mostra dois gráficos. No gráfico da esquerda, na linha azul, o número de pessoas vacinadas, nos Estados Unidos, desde 1º de janeiro deste ano até o início de maio; na linha vermelha o acumulado, também, de movimentação de passageiros nos aeroportos dos Estados Unidos. Então, a gente consegue ver uma forte correlação que, exatamente, mostra essa retomada do número de passageiros, como a gente viu naquele gráfico, domésticos, tanto na China quanto nos Estados Unidos. É por isso que a gente, mais uma vez, pede para que possamos acelerar a vacina e vacinar a população brasileira o mais rápido possível, porque só assim vamos conseguir, então, reativar, retomar, o crescimento da aviação internacional e também doméstica, aqui no Brasil.

Outro ponto interessantíssimo para a indústria do turismo é que esses passageiros americanos estão voltando a sua atenção e comprando destinos aqui na nossa região. Então, é mais um ponto importantíssimo para o Brasil, na sua estratégia de atração de turistas internacionais, olhar com mais cuidado para esses passageiros vacinados dos Estados Unidos que estão, cada vez mais, interessados em voar para a nossa região. E aí é uma grande oportunidade para o mercado brasileiro atrair esses passageiros.

Não vou me alongar muito nessas medidas de enfrentamento, até porque já foram debatidas, mas é de fundamental importância endereçar esses cinco grandes pontos para que a aviação, doméstica e internacional, consiga retomar a sua rota, o seu plano de crescimento.

O primeiro ponto é a aprovação da MP 1.024, sobre reembolsos e cancelamentos, é o foro necessário para essa volatilidade. Ainda está muito alta a incerteza aqui no Brasil.

Bom, os outros temas já foram detalhados, mas eu gostaria de chamar a atenção exatamente para o item nº 5, o Certificado Digital Internacional de Vacinas. É de fundamental importância que os órgãos competentes do Brasil, nesse caso a Anvisa, acelere a disponibilidade, então, de um certificado digital internacional de vacinas para viabilizar essa reabertura das fronteiras e, também, que o Brasil comece a aceitar o fluxo de passageiros vacinados e também a adoção de testes antígenos de maneira alternativa aos exames de RT-PCR, porque os testes antígenos, atualmente, pela melhora da qualidade e de acordo com pesquisas científicas e evidências médicas, são tão bons quanto os RT-PCRs.

Bom, restaurar a vital conectividade aérea para o Brasil é um trabalho de todos nós. Esse gráfico mostra o Brasil, em abril de 2019, o gráfico à esquerda, com 518 rotas, pares de cidades conectados, e o que aconteceu em abril de 2020. A gente tem reconstruído, sim. Então, o número de rotas tem aumentado. E o que o Brasil pode ganhar com o restabelecimento dessa conectividade? Muito, parametrizando ao que tivemos já no ano de 2019.

Então, estamos falando aqui de 369 conexões com destinos internacionais, e esses turistas que voaram em 2019, retornando ao Brasil, devem gastar aqui em nosso País algo em torno de R\$22 bilhões. E o mais importante: a geração de mais de 500 mil empregos catalisados nessa indústria do turismo e da aviação, mais de 500 mil empregos para os nossos irmãos brasileiros.

Bom, então, essas eram as medidas imediatas para a crise, mas não podemos nos esquecer dos problemas estruturais que o Brasil tem, principalmente o que a gente chama de custo Brasil para o transporte aéreo. O Edu Sanovicz já trouxe alguns elementos sobre esse distanciamento do Brasil em relação às melhores práticas mundiais, mas, fundamentalmente, a gente tem que endereçar e resolver os problemas do Brasil, esses problemas estruturais: o combustível mais caro do mundo, a crescente insegurança jurídica e as ineficiências do sistema como um todo.

Por último, e não menos importante, o famoso força para o bem: apesar de todos os impactos dessa catástrofe - fechamento de fronteiras, bloqueios de voos e assim por diante -, as empresas aéreas aqui na região, América Latina foram capazes de fazer mais de sete mil voos de repatriação, trazendo para casa mais de 600 mil pessoas, 600 mil latino-americanos que estavam fora de suas casas e residências e conseguiram voltar para os seus países. E, é claro, transporte contínuo de vacinas, equipamentos médicos e profissionais de saúde.

Esse era o meu último eslaide.

Meu muito obrigado e fico, com o maior prazer, para responder às questões e contribuir com o debate.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado ao Sr. Dany Oliveira, que é o Diretor Nacional da Associação Internacional de Transportes Aéreos, a Iata.

Em relação aos comentários que foram aqui trazidos pelos nossos palestrantes, eu teria a dizer em resposta ao que foi colocado que a MP 1.024 é de extrema importância. Ela está, como aqui foi dito pelo Dr. Eduardo, na Câmara dos Deputados, aguardando votação - que eu acredito que nesta semana se realize - e, em seguida, virá ao Senado e aqui terá uma tramitação extremamente rápida, porque o que ouço de todos os Senadores é um absoluto interesse na reativação e na retomada rápida e urgente do setor aéreo aqui no Brasil, não somente de voos domésticos, mas também de voos internacionais tão logo as fronteiras de outros países se abram para passageiros vindos do Brasil.

Em relação à aviação regional, gostaria de informar que, em seguida a esse ciclo de audiências públicas para tratar especificamente de turismo, nós estaremos iniciando um ciclo de audiências públicas para tratar do desenvolvimento regional, e um dos painéis desse ciclo do desenvolvimento regional vai tratar exatamente da aviação regional. De modo que isso foi um dos pontos colocados pelo Dr. Eduardo Sanovicz e gostaria de informar que nós estamos atentos também a esse ponto.

Em relação à questão das dificuldades que ainda entravam, eu gostaria de dizer que a regularização tributária é um ponto que está tendo a atenção do Congresso Nacional neste momento, a regularização tributária que vai, sem dúvida nenhuma, ajudar, e muito, a aviação no nosso País.

E a questão do combustível, do querosene de aviação, que é um verdadeiro mistério. É um segredo que ninguém consegue destrinchar exatamente o porquê de o nosso querosene de aviação ser tão caro. Há diversas explicações, como a do ICMS cobrado nos diversos Estados, mas, enfim, nós temos que dar também a nossa contribuição - e nós, eu digo, o Congresso Nacional - no sentido de discutirmos esse tema e verificarmos, sem querer interferir. Dentro do regime federativo isso não é possível, não podemos interferir nos entes federados, mas, de alguma maneira, haver um consenso para que esses custos sejam baixados, como uma das formas - uma das formas - de nós contribuirmos nesse período da retomada, que eu acredito esteja muito próxima, porque o que nós precisamos, como aqui já foi dito também pelos senhores, é da vacinação, é de vacina, vacina, vacina, porque o Brasil precisa de vacina no braço, comida no prato e carteira assinada. É isso que nós precisamos perseguir e que eu entendo todo o Congresso Nacional esteja mobilizado junto com o Governo Federal para que isso aconteça.

Em relação à questão do certificado, eu passaria para o Ministério do Turismo, para o seu representante, que hoje está aqui ao nosso lado, o Sr. Eduardo Tati Nóbrega, que poderá falar oportunamente, depois dos palestrantes, sobre a questão da certificação.

Bom, agora passamos...

Eu não sei se passamos às perguntas para a primeira parte ou se passamos para a segunda parte do ciclo.

Como é o aconselhável? (*Pausa.*)

Perfeitamente.

Então, vamos às perguntas que nos foram enviadas pelos nossos internautas, pelo e-Cidadania, aberto aqui no portal. As perguntas foram selecionadas, uma vez que são muitas e o nosso tempo não é tão extenso como nós gostaríamos.

De Lylian Garcia, do Pará: "Qual a expectativa do setor aéreo sobre uma data de abertura das fronteiras por parte de países procurados para viagens internacionais?" Eu gostaria de saber, entre os palestrantes que aqui estão presentes, qual ou quais se sentiriam mais habilitados a responder essa pergunta ou mais de um. Por favor, fiquem à vontade.

De Jaqueline Rodrigues, de São Paulo. Essa é específica ao Ministério do Turismo e ao seu representante nesta nossa noite de audiência pública: "Quais as ações de incentivo programadas por sua pasta para que haja uma real retomada do setor de turismo?"

E de Lucas Elieser, de Santa Catarina: "Qual a expectativa da abertura e também do preço das passagens aéreas no setor turístico nos próximos meses?"

Todas essas perguntas têm muito a ver com a questão da retomada e, naturalmente, nós sabemos que não temos uma bola de cristal para sabermos quando essa retomada se dará, porque ela está muito em função do que aqui já foi dito, em função da vacinação, do avanço da vacinação da população e também da segurança dos passageiros de poder, a partir daí, se sentirem à vontade e em segurança para fazer suas viagens.

Então, para responder essas perguntas, eu passaria primeiro logo ao Sr. Eduardo Tati Nóbrega para responder à pergunta de Jaqueline Rodrigues, de São Paulo. E, em seguida, quanto às outras duas, eu gostaria que os senhores se habilitassem, levantando a mãozinha - a mãozinha que eu digo é na tela - para que possam responder as outras duas perguntas.

Com a palavra o Sr. Eduardo Tati Nóbrega.

**O SR. EDUARDO TATI NÓBREGA** (Para expor.) - Obrigado, Senador Fernando Collor.

Bom, quanto à pergunta da Sra. Jaqueline, creio que na apresentação eu pude expor um pouco as medidas que estão sendo tomadas pelo Ministério do Turismo: um crédito extraordinário de R\$5 bilhões para empresas do setor. Esse recurso, como eu informei, já vem sendo liberado com uma velocidade ímpar: 70% desses 5 bilhões já estão com as instituições financeiras via Fundetur, que é o Fundo Geral do Turismo, e já podem ser contratados por empresários, microempreendedores do setor turístico e, com isso, eles podem manter, fazer com que suas empresas sobrevivam e dar um fôlego para o pós-pandemia. Eles podem usar o recurso tanto para capital de giro quanto para investimentos em bens de capital; ou seja, para aumentar... A gente vê que, apesar da pandemia, há setores, segmentos que já estão se planejando para o pós-pandemia investindo. Então, essa é uma medida importante nesse sentido.

E, como eu falei, nós estamos com uma política importante de atração de investimentos privados para o setor turístico. O Brasil tem um potencial enorme e nunca teve uma promoção significativa de atração de investimentos privados para o turismo - sempre houve muita resistência -, e nós estamos tentando, com algumas das medidas que eu mencionei, superar essa fase e atrair no pós-pandemia investimentos privados; já temos bilhões de reais em investimentos previstos. O nosso portal de investimentos vai conseguir mapear todo esse potencial com os projetos que vão estar lá disponíveis para investidores e com investidores interessados em projetos, e, com isso, entendemos que o setor terá boas condições de ter a retomada pós-pandemia.

Senador Collor, quanto à questão do certificado que o senhor também mencionou, tanto o certificado, quanto testes, todas as ferramentas que nós tivermos à disposição para trazer segurança para o fluxo aéreo são muito bem-vindas. Naturalmente, as autoridades, no Governo Federal, competentes são as sanitárias, não é o Ministério do Turismo, mas nós temos todo o interesse em qualquer medida que facilite, nós não precisamos nos limitar a uma, não é? Como o próprio Dany falou, temos os testes... Enfim, podemos usar de todas as armas disponíveis para dar segurança para o viajante e para retomar o mais rápido possível o fluxo de passageiros.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Obrigado ao Sr. Eduardo Tati Nóbrega.

Para as outras duas perguntas, eu mesmo vou, com a licença dos senhores, escolher e pedir a resposta ao palestrante.

A pergunta de Lylian Garcia, do Pará: "Qual a expectativa do setor aéreo sobre uma data de abertura das fronteiras por parte de países procurados para viagens internacionais?", eu passaria essa pergunta ao Sr. Dany de Oliveira, Diretor Nacional no Brasil da Iata.

E "Qual é a expectativa de abertura e também do preço das passagens aéreas no setor turístico nos próximos meses?", do Lucas Elieser, de Santa Catarina, eu passaria e solicitaria a gentileza de que a resposta fosse oferecida pelo Sr. Eduardo Sanovicz.

Então, inicialmente, com a palavra o Sr. Dany Oliveira, por favor.

**O SR. DANY OLIVEIRA** (Para expor.) - Bom, é uma conjunção de diversos fatores. A boa notícia talvez é que, na semana passada, a Espanha, por exemplo, já declarou que passageiros brasileiros vacinados poderão então viajar para a Espanha e consumir o seu produto turístico. Isso vai depender muito, Senador Collor e também Lylian, que fez a questão, lá do nosso querido Pará, exatamente na medida como esses países estão acelerando a sua vacinação. Quando mais rápida a vacinação acontece, em diversos países a gente tem visto isso - como é o caso, por exemplo, de Israel, que já começou também a abrir as suas fronteiras para o turismo -, depende muito da vacinação. E como o senhor bem falou, Senador Collor, é vacina no braço. Aqui é a mesma coisa para o Brasil.

Então, como disse o próprio Eduardo Nóbrega, do MTur, a gente vai ter que trabalhar em conjunto. No caso das fronteiras brasileiras, para a gente atrair esses passageiros internacionais, que a gente acelere sim esses certificados digitais internacionais de vacina. Pegando o exemplo da Espanha, eles abriram a possibilidade para brasileiros viajarem para lá, desde que consigam comprovar a sua vacinação. E hoje, por competência, quem comprova o seu Certificado Internacional de Vacinação é a Anvisa. Então, a Anvisa precisa acelerar a emissão desse Certificado Internacional Digital de Vacinação para fazer as suas viagens.

E aí, no caso, para o Brasil, é a gente pensar nessas estratégias. Como o Eduardo Tati Nóbrega mencionou, não só, por exemplo, hoje a exigência de um exame RT-PCR para alguns países - porque para outros países, por exemplo, África do Sul, Reino Unido e também a Índia, a gente está com as fronteiras fechadas, ou seja, não é permitido o fluxo de passageiros provenientes desses países, por conta exatamente dessas variantes -, esses outros mercados, como os Estados Unidos e Canadá, grandes emissores de turistas e alguns europeus, o Brasil poderia sim repensar um pouco essa estratégia e abrir a possibilidade para passageiros vacinados, como alguns países da nossa região já estão fazendo, abrindo suas fronteiras para passageiros vacinados. É o caso do Equador, aqui na América do Sul, também do Panamá e alguns países da América Central, o próprio México, e assim por diante.

Então, é uma combinação de diversos fatores. E, como o senhor muito bem falou, a resposta está exatamente no calendário de vacinação. Quanto mais vacina chega no braço das pessoas, bom para viajar e bom para receber os turistas também.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Obrigado ao Sr. Dany Oliveira.

Passo agora a palavra ao Sr. Eduardo Sanovicz, para a resposta ao Lucas Elieser, de Santa Catarina.

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** (Para expor.) - Presidente, nós estamos vivendo um momento bastante interessante. Como eu mostrei na apresentação, os preços atuais são os mais baixos desde que a série começou a ser catalogada, em 2002, com liberdade tarifária. Na semana passada, uma ponte aérea foi vendida a R\$22. Eu lhe confesso que, nesses 30 anos de trabalho no setor, jamais vi esse preço. É claro que, quando a malha retomar e começar a ganhar velocidade, esses preços flutuarão de acordo com a sua evolução, mas o nosso sentimento é que nós tendemos a ter preços ainda levemente inferiores ao que tínhamos em 2019.

Queria aproveitar só essa resposta, Presidente Collor, para fazer dois comentários aqui.

Primeiro, quero agradecer o seu comentário sobre a MP 1.024 e dizer que, caso o senhor julgue adequado, caso o senhor julgue apropriado, se o senhor puder fazer contato com o Presidente da Câmara, que eu sei que é seu colega de Estado - ele também é de Alagoas -, se ele puder, que ele ponha em votação, para que a MP 1.024 seja pautada. É uma MP de interesse nacional. Não há oposição, não há um debate ideológico, não há grandes controvérsias a respeito e é muito importante, dado que ela vence no dia 1º de junho. Então, está apertando o prazo.

E, segundo, crendo que eu respondi à pergunta que me foi feita, conforme havia combinado com a sua assessoria, Presidente, pediria aqui para me retirar. Eu creio que havia informado que, agora, às 7h, eu iniciaria a minha aula noturna. Eu leciono na USP, mas combinei com os alunos de lecionar só a partir das 7h30, mas eu preciso de cinco, sete minutinhos para me preparar. Então, se o senhor me permitir, se o senhor julgar que está adequada a minha resposta e se o senhor me liberar, eu pediria aqui, com todo respeito à Mesa e aos participantes, sua autorização para me retirar, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Perfeitamente.

Muito obrigado ao Sr. Eduardo Sanovicz pela resposta, muito apropriada e de acordo com o que foi perguntado. Nós todos entendemos a sua ausência por motivos dos mais nobres.

Gostaria de agradecer, mais uma vez, a participação de todos aqueles que estiveram aqui conosco na noite de hoje, nesse ciclo de debates: ao Sr. Eduardo Tati Nóbrega, Diretor de Ordenamento, Parcerias e Concessões do Ministério do Turismo; ao Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas; e ao Sr. Dany Oliveira, Diretor Nacional da Associação Internacional de Transportes Aéreos no Brasil (Iata).

Dando sequência para tratar do segundo tema da noite de hoje "Segmento das operadoras, agências, navios e cruzeiros: cenário atual e desafios para o período pós-pandemia", anuncio a presença do Sr. William França, Secretário Nacional de Desenvolvimento e Competitividade do Turismo do Ministério do Turismo; da Sra. Magda Nassar, Presidente da Associação Brasileira de Agências de Viagens (Abav); do Sr. Roberto Haro Nedelciu, Presidente da Associação Brasileira das Operadoras de Turismo; e do Sr. Marco Ferraz, Presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos; além do Sr. Carlos Palmeira Lopes Villanova, Presidente da Associação Brasileira de Agências de Viagens de Alagoas.

Concedo a palavra, para iniciar esta segunda parte da nossa audiência pública na noite de hoje, ao Sr. William França.

**O SR. WILLIAM FRANÇA CORDEIRO** (Para expor.) - Boa noite, Senador Fernando Collor.

Boa noite aos Srs. Senadores presentes nesta audiência.

Mais uma vez agradeço a oportunidade de o Ministério do Turismo se fazer presente num amplo e rico debate, importantíssimo para este processo de retomada do turismo em que ora nos encontramos.

Eu represento aqui o Ministro Gilson Machado Neto, que se encontra neste momento num voo voltando do Rio Grande do Norte, onde foi fazer entregas de pontos de internet em praias junto com o Ministro Fábio Faria, das Comunicações, porque a gente entende que o turismo é feito de parceiras e de complementos e, então, a gente precisa dessa interatividade, dessa ação conjunta entre as pastas. E, sem conectividade, no caso da internet, a gente tem uma dificuldade imensa de fomentar o turismo e de estimular que todas essas práticas, no mundo digital em que vivemos, funcionem.

Então, encerrando esta primeira etapa de agradecimento, quero cumprimentar a Magda, nossa Presidente da Abav, uma parceira de muito tempo; o Roberto, da Brastur, também um entusiasta e um preocupado com o segmento, sempre trazendo sugestões e inovações; o Marco Ferraz, Presidente da Clia Brasil, que cuidados dos cruzeiros; e ao Carlos Palmeira, da Abav Alagoas - cumprimento-o também pela oportunidade de a gente conversar um pouco sobre essa questão.

Presidente Collor, sobre o segmento de navios e cruzeiros no Brasil, eu vou deixar para o Marco Ferraz, que tem mais propriedade para falar sobre isso, mas é um universo ainda a ser explorado. A gente tem uma costa fantástica, gigantesca, com mais de cinco mil quilômetros, praias lindíssimas, das melhores e mais bonitas do mundo. A gente tem uma vocação naturalíssima para receber, o povo é hospitaleiro. O que falta para que esse mundo de cruzeiros funcione melhor? Que a gente trabalhe na estruturação dos portos, porque os cruzeiros são navios gigantescos, não dá para encostá-los em qualquer porto; que a gente trabalhe a promoção e a venda desses destinos; e que os nossos destinos, por sua vez, também se adequem, porque, quando há uma parada, uma escala de um navio desses, descem de uma única vez numa cidade pelo menos quatro mil a dez mil pessoas, dependendo do navio. Isso mexe com o cotidiano. Se a cidade não estiver minimamente preparada, vira uma invasão, e isso bagunça tudo. Então, é preciso ter uma estrutura bastante robusta envolvendo isso. Mas esse trabalho vem sendo feito ao longo dos anos, sobretudo sob a condução do Marco.

Eu trago aqui, num primeiro momento, um macronúmero para a gente se situar: o Brasil, no biênio 2019/2020 - os cruzeiros pegam sempre aquele período do verão, então intercalam de um ano para outro -, de 2019 para 2020, recebeu 8 navios com 144 cruzeiros realizados; havia disponíveis 28.730 leitos; foi envolvida uma força de trabalho de 7.869 tripulantes; com um tíquete médio de R\$4.256,00. Ou seja, trata-se de um turista que está disposto a despende recursos num período médio de cinco dias, gastando quase R\$1 mil por dia, que é o gasto médio do turista que faz uso do navio.

Um número importante, Presidente Collor, é que a gente gerou, em 2019/2020, 33.745 postos de trabalho. Esse número foi 5% maior do que a temporada de 2018 e 2019. Nós estávamos numa tendência de crescimento. A expectativa - eu acompanhei essas conversas lá atrás -, a expectativa do setor era que a gente continuasse crescendo e, na temporada 20/21, a gente aumentasse consideravelmente o número de navios que viriam a aportar, que a gente trabalharia essas questões todas de infraestrutura e que tudo isso iria ganhar um empuxo muito grande.

A pandemia atingiu fortemente o setor, que talvez tenha sido um dos mais impactados junto com a área de eventos, porque os aviões ainda conseguiram voar - o pessoal da Abear e da Iata têm números que mostram uma lenta, mas uma retomada importante -, mas o setor de cruzeiros e navios ainda não, porque, para colocar um navio em curso, é muita gente que precisa estar dentro. Então, isso aí só vai funcionar, de fato, quando essa mecânica toda da vacinação, da qual nós tivemos oportunidade, na audiência anterior, de falar, e o senhor também defendeu enfaticamente que a retomada do turismo passa pela vacinação, assim como nós entendemos.

Pois bem, esta pandemia causou um impacto de perdas iniciais estimadas em R\$70 milhões, porque mais de 30 mil pessoas deixaram de ser atendidas. Havia uma expectativa de passeios, de usos e de viagens que não aconteceram.

Esse cenário não é exclusivo do Brasil, é um cenário mundial, e a gente tenta agora - e o Marco pode falar melhor - ver se neste biênio 21/22, no início do verão, a gente possa começar a reverter. Mas, do lado do Governo, enquanto isso, se deu um ganho muito importante, e houve a participação do Congresso Nacional, porque, depois de muitos anos - desde 2006

havia essa discussão -, agora, recentemente, em abril, o Presidente Jair Bolsonaro sancionou um decreto, aprovado pelos Srs. Congressistas, onde o Brasil ratificou a Convenção do Trabalho Marítimo, que era uma pendência, o Brasil estava fora desse modelo - o senhor acompanhou essa conversa toda, essa discussão -, e agora nós integramos o seleto grupo de 98 países que têm uma única legislação trabalhista.

Havia essa preocupação, porque, quando se entrava em águas territoriais brasileiras, a embarcação tinha que ser praticamente trocada, tinha que entrar um outro grupo, com outras regras de negócio. Era um negócio... Era inviável, se tornava inviável, praticamente impossível, você parar um navio aqui: troca, desce todo mundo, sobe todo mundo... Era uma operação de guerra! Então, isso é muito válido. A partir de agora a gente acredita e o Marco pode falar melhor...

E, Presidente, lembro que o senhor fez aquele compromisso, na comissão de que eu participei na vez anterior, de tocar a Lei Geral do Turismo. Na Lei Geral do Turismo, a gente vai precisar fazer alguns ajustes, embarcar - estou já usando a terminologia do segmento! -, inserir na legislação alguns aspectos que regulamentem melhor para que a gente possa fluir melhor com o turismo dentro dessas novas regras aqui. É um documento bastante denso. Se o senhor quiser, depois eu o passo para a sua assessoria, para o senhor acompanhar essas modificações que serão necessárias na Lei Geral do Turismo, que o senhor se prontificou a ajudar a gente a colocar para rodar assim que voltarem as sessões presenciais.

Para não me alongar, eu quero dizer que a gente tem no País hoje, com todo esse litoral maravilhoso, com todas essas belezas que o senhor conhece muito bem, apenas 17 portos estruturados ou preparados para receber turistas. Isso é muito, muito, muito pouco, muito aquém do que a gente merece, do que o País merece no segmento de turismo. Uma notícia que eu trago é que se está trabalhando em quatro novos portos: Penha, em Santa Catarina; Itaparica, na Bahia; Ilha do Mel, no Paraná; e na sua Maceió, Presidente. Alagoas vai ganhar um porto, que está em obra lá. O Dnit está concluindo um terminal de passageiros. É uma obra que ficou parada algum tempo. E o Marco me contou que, com esse terminal de passageiros funcionando, inaugurado, o que a gente espera que seja muito em breve, está na mão do Ministro Tarcísio - o senhor sabe que ele é muito ágil com isso, é um entregador de obras -, estima-se um fluxo de 80 mil passageiros descendo em Maceió, fazendo esse turismo de um dia, turismo de escala. Então, são 80 mil pessoas por ano que vão parar só por haver um porto ali adequado para recepcionar os turistas. Isso mexe com a economia, vai mexer com a economia local da sua Maceió, mexe com a economia de todo o País.

E, por fim, eu quero reiterar um anúncio feito pelo Ministro Gilson: de que o Ministério do Turismo e a Embratur irão participar, em 2022, da maior feira de cruzeiros do mundo, que é a Seatrade Cruise Global, que acontece na Flórida. É o maior *networking*, o melhor *business* do segmento, e o Brasil vai se fazer representar lá porque entendemos que temos, sim, que apresentar nossas belezas, potencialidades e nosso desenvolvimento, essa estruturação que vem sendo feita e todo esse trabalho.

Eu encerro aqui a minha apresentação e continuo à disposição dos senhores para esse debate.

Mais uma vez agradeço, Presidente Collor, a oportunidade de o Ministério do Turismo se posicionar diante desse debate. Muito obrigado e boa noite.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado ao Sr. William França, que é o Secretário Nacional do Desenvolvimento e Competitividade do Turismo no Ministério do Turismo.

Concedo a palavra agora à Sra. Magda Nassar, Presidente da Associação Brasileira de Agências de Viagem (Abav).

**A SRA. MAGDA NASSAR** (Para discursar.) - Boa noite, Senador. Boa noite, William. Quero saudar vocês em primeiro lugar e, depois, os meus colegas e parceiros.

Bem, eu vou contar um pouco a história da Abav, brevemente, porque acho que o nosso tema principal aqui é tratarmos da recuperação desse setor, uma recuperação importante, uma recuperação em que nós acreditamos e que nós temos certeza de que já está batendo à nossa porta. Acho que esse debate anterior da aviação deixou bastante claro onde nós estamos, o que nós fizemos já e, principalmente, o que nós temos a fazer ainda, as nossas lições de casa para o futuro.

A Abav é a maior associação de agenciamento deste País. Eu sou Presidente da Abav nacional. Aqui comigo está o Carlos Palmeira, que é presidente da nossa Abav Alagoas. A Abav está nos 27 Estados brasileiros. Somos uma associação com 2,2 mil associados de um universo de mais de 60 mil agências de viagens hoje com CNPJs ativos - esse número é oficial. Nós representamos o agenciamento de mais de 33% de todos os associados ao Cadastur do Brasil, do Ministério do Turismo, e tínhamos um faturamento, no ano de 2019, de mais de R\$33 bilhões.

No ano passado, quando começou a pandemia, nós entendemos muito rapidamente que tínhamos de criar enfrentamentos diários para esta crise, mas, como todos, como toda população brasileira e talvez até mundial, nós não sabíamos o que estávamos enfrentando. Portanto, quando chegamos ao final do ano de 2020, nosso faturamento caiu mais de 70% - 20%

ou 30% não sustentam o negócio de ninguém. As ações que nós fizemos durante esse ano de 2020 foram fundamentais para a sobrevivência do setor. Nós precisamos de um pouco mais e estamos trabalhando para isso. Nós precisamos todos os dias de mais, porque a situação é muito complicada.

A pandemia foi realmente avassaladora para todo o setor de turismo e de eventos, mas acho que, dessa pandemia e de toda essa situação, saem coisas muito importantes: sai a união desse setor e sai um debate muito mais saudável para o futuro.

No ano de 2019, o turismo representou 8% do PIB do País. Senador, nós temos a mais absoluta certeza de que neste País, do tamanho que ele é, com as belezas que ele tem, com a força do País, com a infraestrutura hoteleira e, principalmente, com o povo brasileiro, nós chegaremos ao dobro ou até o triplo desse PIB - eu diria ao dobro - no ano que vem.

Hoje, a gente vê um turismo que já renasceu em vários países. O Dany mencionou aqui que a Espanha reabriu suas fronteiras a partir de julho, para os brasileiros e para o mundo inteiro, na verdade, para todas as pessoas vacinadas do mundo inteiro. A Espanha, no ano de 2019, recebeu mais ou menos 83 milhões de pessoas, sendo o segundo país que mais recebe turistas no mundo. Este ano, reabrindo em junho, eles já lançaram uma expectativa que é muito real: de receber quase 45 milhões de turistas. Portanto, é mais do que eles receberiam num ano completo em 2019.

Os Estados Unidos, país número um em mortes e infectados pelo Covid-19, hoje distribui vacina para os turistas, tem o turismo de vingança, o *revenge travel*, acontecendo, já é real. Eles tomaram suas providências, eles mantiveram seu setor de turismo sobrevivendo e hoje eles já colhem os frutos disso.

Portanto, acho que o nosso caminho ainda é um caminho difícil, ainda é um caminho que não chegou, nós não chegamos aonde temos que chegar, mas nós vamos chegar. Nós precisamos de pessoas como o senhor, Senador, que nos ouça, tome providências e nos ajude. O debate no turismo é importantíssimo, porque o turismo é uma indústria de resultados imediatos, o turismo é uma indústria do toma-lá-dá-cá. Nós nunca deixamos de entregar, e isso é fundamental.

A nossa matéria-prima é o nosso material humano. As agências de viagens... Foi dito aqui que muita gente voltou para o Brasil, que as companhias aéreas trouxeram, e é verdade, mas essas companhias aéreas não teriam trazido nenhum brasileiro se as agências de viagens não tivessem atendido a todos esses brasileiros, se os agentes de viagens não estivessem a postos fazendo um retrabalho, sem nenhuma remuneração, para ser a linha de frente de toda esta pandemia no setor de turismo.

Os agentes de viagens estavam lá, trabalharam, fizeram seu papel, e nós conseguimos uma remuneração inicial que era para o primeiro produto. De lá até hoje, até o final desta pandemia, não existe uma remuneração prevista para esse setor. Nós precisamos muito.

Nós já estamos... Já foi mencionada aqui a nossa MP. É importante, sim, nós já estamos quase no *dead end* desse prazo com o Congresso. Estamos trabalhando, sabemos que é uma MP pacificada, temos IRRF, mas nós temos pleitos que ainda precisam ser atendidos. Nós temos um projeto de lei, hoje, de responsabilidade solidária. Isto é fundamental para o setor do agenciamento. É importante que nós tenhamos acesso ao nosso proveito econômico. Nós não podemos nos responsabilizar por terceiros. A empresa tem que se responsabilizar por si só, e eu acho que esse tema é tão fundamental e tão importante, que valeria uma discussão, talvez ampla, aberta, para que o consumidor seja protegido, porque o consumidor é o nosso maior bem, mas que todos os empresários, principalmente os empresários do setor do agenciamento, tenham uma proteção que hoje é, eu diria, até canibal. Então, temos muitas discussões pela frente. Temos as isenções, temos as renúncias, temos que olhar para esse setor como o setor que foi mais afetado em todo o País. Isso é um fato. Isso não nos coloca num lugar, hoje, de desespero porque estamos indo para a frente, estamos retomando nosso setor novamente e, principalmente, estamos olhando para o mundo, como sempre fizemos. O mundo está se recuperando no turismo. Os cruzeiros estão voltando, a hotelaria já voltou, a locação de carros é um grande sucesso mundial. Nós temos uma readequação do turismo, uma readequação importante, fundamental e que já está acontecendo.

Portanto, não existem motivos para hoje olhar para o turismo com um olhar que não seja de otimismo, de investimento e de futuro. Eu gostaria muito que esta mensagem ficasse muito clara. Nós precisamos, agora, de mais vacinas, sim, nós precisamos de um país organizado e nós precisamos abrir o caminho para o turismo para que, até o final deste ano e em 2022, o turismo devolva ao País, não só no setor de turismo, mas nos 571 outros setores em que nós influenciemos, todo o investimento que, eventualmente, tenha sido feito e que esse investimento só cresça, porque o Brasil tem um potencial de crescimento muito diferente do da Espanha, por exemplo, que eu já mencionei aqui. Esses 82, 83 milhões de turistas da Espanha têm uma tendência de crescimento e uma curva de crescimento muito menor que a nossa, porque nós, no mesmo ano de 2019, recebemos apenas 6 milhões de turistas. Olha a diferença entre a Espanha e o Brasil! Olha o quanto nós temos a crescer! E o turismo interno brasileiro é um turismo de extrema qualidade. O brasileiro precisa descobrir o Brasil. O brasileiro tem que ir para Alagoas, visitar sua terra, a terra do Palmeira. O brasileiro tem que investir no seu próprio País e isso vai gerar as receitas para esses 571 setores que dependem de nós, dependem do meu trabalho e, Senador, dependem de o senhor levar a minha voz para este Senado inteiro.

Muito obrigada. Boa noite. Muito obrigada pela oportunidade.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado à Sra. Magda Nassar, Presidente da Associação Brasileira das Agências de Viagens (ABAV).

Concedo agora a palavra ao Sr. Roberto Haro Nedelciu, Presidente da Associação Brasileira das Operadoras de Turismo.

**O SR. ROBERTO HARO NEDELCIU** - Boa noite, Senador Collor. Boa noite, William, demais Senadores, amigos do *trade*, Magda, Marcos, Dany e outros. É um prazer estar aqui e poder falar, Senador. É um prazer poder trazer a voz do turismo para mostrar a importância do turismo no Brasil.

Eu represento a BRAZTOA. A BRAZTOA é a Associação Brasileira das Operadoras de Turismo. Como você já bem disse, nós montamos os pacotes. Então, nós usamos a nossa matéria-prima, que são os aviões, os hotéis, os roteiros turísticos, os cruzeiros, os navios e nós montamos os pacotes e distribuímos isso para as agências de viagens, para os clientes de um modo geral.

Então, em 2019, nós tivemos um faturamento dentro dos associados da BRAZTOA de R\$15 bilhões e transportamos 6,5 milhões de pessoas. Isso no Brasil e para fora do Brasil também. Quando chegou em 2020, como o senhor bem disse, nós tivemos uma redução de 50% no número de passageiros transportados, mas nós tivemos uma redução de 70% no faturamento.

Isso porque o *ticket* médio das viagens nacionais ficou exatamente em R\$979,00. Isso não acontecia há dez anos. É o menor *ticket* médio que nós tivemos nos últimos dez anos. Por que isso? Porque muitas das viagens foram encurtadas, foram viagens mais regionais. As pessoas faziam viagens em torno de 500km da sua cidade natal ou então voos muito curtos. Então, isso deu um impacto muito grande para a gente, para os operadores.

De um modo geral também, por outro lado, nós tivemos em 2020 dois meses em que as vendas foram normais, basicamente para o exterior. Nós tivemos janeiro e fevereiro e nós tivemos o carnaval ainda. Então, nós tivemos um movimento razoável, mas apenas 4% desse valor faturado foram com viagens internacionais, 96% foram viagens nacionais. Por quê? Com as fronteiras fechadas, com todos os mercados fechados, muitos dos operadores começaram a focar e olhar o produto nacional, o que nós tínhamos de bom aqui no Brasil.

E nós deparamos com um problema também. Nós percebemos o seguinte: os operadores de turismo são especialistas, são consultores e nós percebemos que às vezes era muito mais fácil você encontrar um produto diferenciado no mercado internacional do que basicamente o produto no mercado nacional. E nós tínhamos uma grande dificuldade de desenvolver esses produtos, como você transformar um produto, um hotel, uma atração turística em um produto vendável.

Então, nós começamos até um trabalho para começar a distribuir. Nós falamos bastante com o William para começar a distribuir esses produtos e começar a ajudar o mercado nacional a elaborar esses produtos de uma forma que a gente conseguisse distribuir. E, logicamente, usando toda a cadeia de distribuição dos operadores e das agências de viagens para distribuir esse produto. Não adianta nada você ter um produto e você não conseguir distribuir.

Então, nós estamos elaborando vários serviços para tentar ajudar esses produtos, a desenvolver esse produto nacional, porque, bem como a Magda falou, nós representamos 8% do PIB brasileiro, todo o turismo. E o impacto, a nossa cadeia é muito grande. São mais de 500 setores que são impactados com o turismo, e é muito fácil você criar emprego e gerar empregos em todas as orlas do turismo, coisas simples. Às vezes você está pensando: ah, como é que você vai gerar emprego numa cidade pequena? Às vezes, você tem um hotel, você vai ter que ter a camareira, e essa camareira precisa de uniforme. Então, você vai ter uma costureira, que vai construir uniforme para essa camareira trabalhar; ou então um posto de gasolina que vai colocar a gasolina no carro para fazer *transfer* para um destino qualquer. Então o impacto é muito grande. Sem contar restaurantes, lojas de souvenirs de um modo geral. O impacto que nós geramos é muito grande.

E nós precisamos... Durante esse ano de 2019, nós perdemos cerca de 297 mil postos de trabalho. Por quê? A pandemia foi devastadora em cima do setor de turismo. Hoje nós não conseguimos, as pessoas têm certo receio de viajar, porque não sabem se o destino a que ela vai ir, vai fechar daqui a uma semana, daqui a um mês, como é que vai ficar. Nós estamos nesse abre e fecha, *lockdowns* em cidades, países fechados para o Brasil. Então, nós não conseguimos sair, porque temos várias fronteiras fechadas, e muitas vezes, os clientes têm receio de viajar.

Então cabe, sim, ao trabalho dos agenciamentos, trabalho dos operadores, mostrar, tentar tranquilizar, dentro desse aspecto todo que nós temos, essa insegurança toda de como é que vai ficar, qual a melhor forma para eles poderem viajar.

E, sem dúvida, a gente precisa muito da ajuda do Ministério do Turismo, está o William aqui, do Ministro Gilson, do Carlos Brito, que nos ajuda bastante, que é o Presidente da Embratur, sem dúvida, da Câmara e do Senado até. É um prazer

estar falando com o senhor, porque eu sei que o senhor é um entusiasta do turismo e vem de uma cidade tão linda, que é Alagoas, em Maceió, realmente é muito fácil vender essa região do Nordeste.

Então, a gente gostaria justamente e precisa muito dessa ajuda do senhor, mesmo quando, eu sei que já há umas MPs que estão para sair, que é a MP do Imposto de Renda das remessas, porque nós precisamos vender, mandar brasileiros para fora, para viabilizar haver uma rota aérea dos dois lados. Não adianta só querer receber turistas, nós temos que mandar de um lado para ter essa rota aérea, para poder ter esse sentido para os dois lados. E hoje nós temos o imposto de remessa, que nos castiga e não deixa a gente fazer quase remessas para viagens internacionais.

Sem contar, lógico, como já foi falado aqui, o aumento do câmbio, que aumentou 35%. Mas são coisas que são meio inerentes para a gente.

E leis que nós estamos, que nós temos. Nós temos a MP 1.036, que é a dos cancelamentos do agenciamento, que ainda precisa ter um relator na Câmara e que depois deve vir para o Senado. Também é a mesma coisa das companhias aéreas, é uma lei análoga, as companhias aéreas, mas que foi fundamental para a gente manter todos os operadores hoje, porque ajuda realmente o Fungetur, como o William falou e até o Eduardo Nóbrega, no começo.

Ele foi liberado. Quase 70% foram disponibilizados para os bancos. Mas, de certa forma, os bancos ainda colocam muitas restrições para as agências e operadoras pegarem esse dinheiro porque falou que é turismo é setor de risco e o senhor sabe que banco não gosta de risco de jeito nenhum. Mesmo o Fungetur dando garantia por trás, eles pedem algumas garantias nossas, mas nós não temos, hoje, garantias para dar.

Então, realmente é uma situação muito complicada, mas a gente conta com vocês para nós ajudarem a tocar e a fazer esse turismo se levantar porque, realmente, a reação do turismo é muito rápida.

Muito obrigado ao senhor.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado, Sr. Roberto Haro Nedelciu, Presidente da Associação Brasileira de Operadoras de Turismo (BRAZTOA).

Concedo a palavra, agora, ao Sr. Marco Ferraz, Presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos.

**O SR. MARCO FERRAZ** (Para expor.) - Boa noite, Senador, é um prazer estar aqui. Agradeço muito a oportunidade que o senhor nos dá para falar um pouco do nosso setor.

Quero cumprimentar, em sua pessoa, todos os Senadores que estão nos assistindo, cumprimentar o William França, nosso parceiro do Ministério. Quero também mandar um abraço para ao Ministro Gilson, ao Presidente Carlos, ao Daniel Nepomuceno e a toda a equipe. Ainda temos o Eduardo Táti Nóbrega aqui conosco. Um abraço forte para a Magda e para o Roberto, nossos superparceiros no turismo. Não posso deixar de mandar um abraço ao Carlos Palmeira, que está com a gente também, da ABAV lá de Alagoas.

Eu tenho aqui, Senador, uma oportunidade de falar um pouco do nosso setor. Primeiro, quero dizer quem é a Clia. A Clia está para o setor de navios de cruzeiro assim como a Iata está para o setor de companhias aéreas. Somos uma entidade global, temos 15 escritórios em todo o mundo. Nossa sede é em Washington. A gente tem escritórios espalhados pela Europa, Ásia e na América do Sul a gente tem o nosso escritório aqui em São Paulo. A gente tem 56 armadoras associadas. Armadora é o nome que se dá para as companhias marítimas. Temos 350 parceiros executivos, que são os destinos. Por exemplo, o Estado de Alagoas pode nosso associado também, Senador. Temos fornecedores e destinos em todo o mundo; companhias aéreas; hotéis, são todos nossos associados; e as agências de viagens. Temos, em todos os continentes, 13 mil agências de viagens associadas e, dentro dessas agências - que são os nossos maiores vendedores, o canal que mais vende os nossos produtos -, temos 50 mil agentes de viagens, que se capacitam e se especializam na venda dos nossos cruzeiros.

O setor de navios de cruzeiro, antes da pandemia, vinha crescendo de forma consolidada. Era o seguimento que mais crescia no turismo, de 4 a 6%, de 2009 até 2019, chegando a 30 milhões de cruzeiristas em 2019. Desses 30 milhões, metade são americanos, os maiores clientes dos navios; em segundo lugar os europeus; em terceiro lugar a gente tem a China crescendo muito, já com quase 4 milhões de cruzeiristas; em quinto lugar a gente tem a Austrália, com 1,350 milhão.

E, aqui, na América do Sul, Senador, só 1 milhão de cruzeiristas, mesmo com toda essa população - o Brasil com 220 milhões, a gente tem 567 mil cruzeiristas aqui -, uma penetração muito pequena na nossa população, com uma possibilidade muito grande de crescimento, um potencial enorme.

Onde os navios navegam mais?

Trinta e dois por cento dos navios estão no Caribe e 28% estão na Europa, ou seja, nesses dois destinos, a gente tem 60% de todos os navios. E, com 5%, a gente tem a China, a Austrália e um único Estado americano, que é o Alasca, 5% dos

navios estão lá. Na América do Sul, só 2% dos navios estão aqui, mesmo com 8% da população do mundo, e com muita chance de trazer americanos e europeus para conhecerem a nossa costa e os nossos rios através dos navios de cruzeiros.

Rapidamente, o nosso impacto econômico mundial é em torno de US\$155 bilhões. Estamos falando aí de oitocentos e poucos bilhões de reais, mais de 1,1 milhão de empregos. Um número interessante que a gente sempre comenta é o impacto de um cruzeirista na cidade em que ele embarca, que é em torno de US\$385. Então, na cidade em que um cruzeirista... Como acontece na Flórida, o nosso cruzeirista chega antes, vai embora depois, se hospeda, aluga um carro, visita os parques temáticos, se alimenta, e isso consegue atrair muitos recursos para os nossos *home ports*, como a gente gosta de falar.

Nos destinos em que a gente faz trânsito, que são aqueles em que os cruzeiros chegam de manhã e vão embora à tarde, o cruzeiro é uma vitrine para o destino. Nesse dia em que o nosso cruzeirista visita a cidade, ele tem uma degustação da cidade e gasta, gera em torno de US\$100 para o destino. E isso é muito bom para o destino, porque 87% dos nossos cruzeiristas querem voltar para o destino para uma estada em terra futuramente.

Bom, nossa expectativa de crescimento antes da pandemia era manter o que já vinha antes, entre 4% a 6%. Infelizmente, a pandemia retirou 25 milhões de cruzeiristas dos nossos navios no ano passado e vai retirar em torno de 14 milhões, 15 milhões de cruzeiristas este ano. E a gente vai crescer, entrando no trilho, eu acho que a gente chega no nosso número de 37,5 milhões em 2024, que segue a linha da expectativa anterior de crescimento.

Um indício forte de que nós acreditamos na retomada rápida dos navios de cruzeiros é que ainda temos 93 navios novos a serem entregues até 2027, adicionando aí 220 mil leitos aos 560 mil leitos que temos nos nossos navios.

Rapidamente, contando um pouco da retomada, Senador, em março do ano passado, a gente paralisou voluntariamente todas as operações, 13 de março. Aqui no Brasil, o último desembarque foi dia 19 de março, em Santos, e a gente, nesse momento, começou a trazer os navios para casa, para os nossos portos para iniciar as repatriações tanto dos nossos hóspedes, quanto dos nossos tripulantes. A partir desse momento, nos reunimos, estabelecemos, junto com especialistas, junto com médicos e cientistas, os melhores protocolos da indústria de turismo em todo o mundo. Já começamos a operar em alguns destinos no ano passado, em julho, e estamos voltando de forma gradual, em fases, em vários lugares de todo o mundo.

Nós já temos operações na Itália, na Grécia. Começamos esta semana no Reino Unido. Já estamos operando na Alemanha. Já estávamos operando em Taiwan, no Japão, em Singapura. Agora, estamos voltando a operar no Oriente Médio. Já há boas conversas com o Caribe. A gente começa agora em junho no Caribe e, muito provavelmente, em julho nos Estados Unidos. No Hemisfério Sul - Austrália, Brasil e o sul da América do Sul, Ushuaia com Antártida, os cruzeiros de expedição -, a gente deve voltar agora no fim do ano, a partir de outubro.

Vou falar um pouquinho de Brasil. A gente teve a nossa melhor temporada lá atrás, em 2010/11, com 20 navios, naquele momento, com 800 mil cruzeiristas, no momento em que apareceu China, Cuba, África do Sul, sul da Ásia, Austrália, e a gente começou a perder navios para esses destinos, que estavam muito mais competitivos. E foram 13 navios embora. A gente chegou com sete navios somente em 2016/17, com 350 mil cruzeiristas. E, como o William já comentou, a gente veio trabalhando aos poucos, os navios cresceram, ficaram mais tempo na nossa costa, e a gente chegou a 470 mil cruzeiristas na temporada de 2019/2020, que foi a última que a gente operou.

Infelizmente, a gente não conseguiu operar a última temporada. Deixamos de gerar 2,5 bilhões para o nosso País, deixamos de gerar 35 mil empregos, e o impacto, na cidade de escala, é em torno de US\$100 (R\$550). Mas é bom sempre lembrar que um real investido pelos nossos associados gera R\$4,63 para o País. Esse foi um estudo que a Fundação Getúlio Vargas fez conosco, a nosso pedido.

Para a próxima temporada, Senador, já temos sete navios encomendados e já confirmados aqui com os nossos associados. É lógico que estamos dependendo da Anvisa para aprovação final. O primeiro navio toca Fortaleza no dia 31 de outubro; o último toca Maceió no dia 19 de abril de 2022. Teremos 130 roteiros, 14 destinos, 550 escalas. Santos, Rio de Janeiro e Salvador são os principais portos em número de escalas que gente tem aqui no País. Um total de mais de meio milhão de leitos em todos os navios. E, como já falei, a gente quer gerar mais de 35 mil empregos, gerar mais de 2,5 bilhões e também R\$330 milhões em impostos para o País.

Esses sete navios. O menor navio tem 2,6 mil leitos; o maior navio, 6,6 mil leitos. Todos juntos têm 27 mil leitos, Senador. Se a gente somar com os leitos dos tripulantes, a gente tem, mais ou menos, o número de leitos do Distrito Federal.

Vale também ressaltar que a gente tem navios de passagem, que são aqueles navios de estrangeiros que estão passando, dando volta ao mundo, a gente tem 26 pedidos de escala aqui no Brasil no fim do ano, e a gente está trabalhando junto à Anvisa para aprovar o quanto antes.

Um pouquinho sobre os protocolos. A gente vai ter protocolos que estão sendo aprovados por todas as autoridades sanitárias do mundo, com 100% de testes em todos os hóspedes, 100% de testes em todos os nossos tripulantes, inclusive

os tripulantes já estarão vacinados para a operação. A gente tem uma menor ocupação dos navios - e isso causa um maior distanciamento a bordo -, com o uso de máscaras, o redimensionamento dos restaurantes, dos passeios, das excursões; maior higienização; maior estrutura médica, com UTI a bordo, respiradores, monitoramento de sintomas a bordo, com plano de contingência de isolamento a bordo e também com hospitais em terra, privados, já contratados pelos nossos associados. E a gente, com isso, está muito próximo de aprovar com a Anvisa. As reuniões estão acontecendo mensalmente com a Anvisa. O nosso Diretor Alex Machado, de Portos e Aeroportos, está nos dando toda a atenção, acompanhando o que acontece fora do País. E a gente tem toda certeza... Contamos com o seu apoio aqui no Senado, apoio também na Câmara. A gente tem todos os destinos que nos apoiam também. A gente está muito próximo de estar operando aqui no Brasil. A gente quer voltar a navegar, a gerar emprego, renda e a trazer as ótimas experiências de navegar na nossa costa para os nossos hóspedes.

Obrigado, Senador, pelo espaço e fico aqui à disposição para qualquer pergunta que surgir.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado, Sr. Marco Ferraz, Presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia) pela sua exposição.

Eu gostaria, antes de passar a palavra para o nosso palestrante seguinte, de dar as notícias boas que estão acontecendo no Brasil, sobretudo, na área econômica, que vem sendo muito escamoteada no noticiário de um modo geral.

Mas as grandes e boas notícias são de que o Brasil, diferentemente do que pensavam alguns lá atrás, no começo deste ano, vai crescer mais de 4% este ano, o seu Produto Interno vai crescer acima de 4,5%.

A inflação estará dentro da meta, dentro do teto da meta de inflação. Com isso, a tendência é de que o dólar também abaixe, até em função da chegada de recursos em função das concessões que estão sendo feitas - e de forma espetacular, eu diria, porque o ágio que vem sendo pago é muito acima do preço inicialmente estipulado para a concessão ser feita, ser efetivada.

Então, tudo isso significa investimentos que estarão sendo feitos exatamente nessa área do turismo, na área aeroportuária, na área de novos portos. E isso nós temos que agradecer naturalmente ao Governo do Presidente Jair Bolsonaro, que vem tendo, por intermédio de seus ministros, com o Ministro Tarcísio, como o Ministro Rogério Marinho, como o Ministro Gilson, três grandes auxiliares que vêm demonstrando o seu interesse de trabalhar em conjunto para que rapidamente nós recuperemos o setor de turismo, porque, como todos nós sabemos, é o setor que mais rapidamente responde a qualquer tipo de incentivo econômico que se dê.

Então, é muito importante que nós estejamos concentrados também nesse foco, ao lado do foco da vacinação, em que agora, graças às notícias que vêm sendo fornecidas pelo Ministério da Saúde, contratos e mais contratos estão sendo assinados, o que significa milhões e milhões de vacinas que vêm chegando agora. Até o mês de outubro, nós possivelmente teremos a grande parte da nossa população adulta já vacinada.

Então, todas essas notícias, em conjunto, nos dão motivos para termos boas esperanças e boas expectativas em relação ao ano que se aproxima de 2022.

Eu acho que as projeções que nós todos desejamos fazer na mesa de reuniões da audiência pública realizada, não sei se foi na passada ou na anterior - acho que o Dr. William França estava presente nessa -, em que foi colocado que é muito importante nós termos uma previsão de quando essa pandemia iria arrefecer e de quando a população estaria toda vacinada, para que pudesse haver um planejamento.

Infelizmente, a gente não pode ter datas específicas para isso, para que, como todo mundo gostaria, se pudesse planejar com antecedência a retomada, no caso do setor do turismo no Brasil. Mas as notícias que nós temos são as melhores possíveis. Então, com base nessas notícias e nesses indicadores, acho que nós já podemos mais ou menos delinear no nosso horizonte um futuro mais ou menos previsível de que a retomada estará chegando até o final deste ano.

E que, em função desta retomada, nós todos podemos guardar dentro de nós, como eu disse, as melhores esperanças de que haveremos de ter a economia brasileira em franca recuperação, como já está, embora não sendo noticiada como deveria, mas, sobretudo, na área do turismo, que é a área específica, objeto da nossa atenção e da nossa atuação como Presidente da Comissão do Desenvolvimento Regional e Turismo, e em função do que estamos realizando nessa série de painéis, de audiências públicas, para debater os problemas, os gargalos que estão acontecendo no momento e o que podemos fazer, o Congresso Nacional realizar, o Senado Federal, especificamente, em função desta Comissão, que está realizando este ciclo de palestras, mas também o Próprio Governo Federal, que sempre comparece nas nossas audiências públicas com representantes do mais alto gabarito e do mais alto escalão para responder aos questionamentos dos nossos palestrantes.

Para finalizar a nossa audiência do dia de hoje, eu concedo a palavra ao Sr. Carlos Palmeira, Presidente da Associação Brasileira de Agências de Viagens de Alagoas (Abave/Alagoas).

**O SR. CARLOS PALMEIRA LOPES VILLANOVA** (Para expor.) - Presidente Collor, boa noite! São breves palavras para agradecer e enaltecer a iniciativa desta Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo. Cumprimento os demais Senadores.

Espero muito que iniciativas como esta inspirem ações iguais na esfera local, para onde possamos trazer nosso cenário, nossas demandas, nossa realidade. Quero dizer que o ponto da Abave foi muito bem apresentado por Magda Nassar, nossa Presidente.

Eu, como um bom associado e um cumpridor rigoroso da linha hierárquica, não vou acrescentar mais nada, apenas ratificar tudo que ela disse. Aliás, Magda tem sido uma líder extraordinária, porque, com o mesmo empenho que defende os interesses dos associados e de boa parte do *trade*, do turismo, também é uma motivadora num cenário em que estamos todos aflitos. Mas isso vai passar, com certeza.

Faço um agradecimento, Senador, ao senhor, pelo contato direto e pessoal, nos convidando para esta reunião, que evidencia para nós o seu empenho em tratar da questão nacional, mas com o olhar voltado também para a sua Alagoas. Muito obrigado.

E, por último, quero dizer que fiquei muito feliz em constatar que, de todos os lugares maravilhosos que temos no Brasil - e são muitos, são muito bonitos -, o destino que mais foi citado aqui foi Maceió, Alagoas, o que vejo com muita naturalidade, com minha opinião isenta de alagoano, porque, para mim, não há lugar mais especial, mais bonito, com um povo tão hospitaleiro como o alagoano e sua Alagoas.

Muito obrigado.

Boa noite.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado ao Presidente da Abav, de Alagoas, Carlos Palmeira. Obrigado, sobretudo, pelas palavras finais dele em relação à nossa querida Alagoas.

Eu quero agradecer também pela lembrança que ele nos faz, a todos os participantes, pelas referências que fizeram a respeito da nossa Alagoas, da nossa querida Alagoas, da nossa querida Maceió, das nossas praias lindíssimas, que realmente são hoje um dos pontos turísticos de maior atração do turismo interno e também do turismo externo, que já começa a se manifestar de uma maneira mais presente e mais forte.

Então, quero agradecer, mais uma vez, a todos aqueles que participaram desta audiência pública na noite de hoje.

Aqui nós selecionamos mais três perguntas e considerações que eu deixaria, eu leria todas as três, citaria o nome daqueles que foram os autores das referidas perguntas e deixaria isso para a nossa reflexão, para a nossa ponderação.

De Jessica Mayara de Souza Brito, do Rio Grande do Norte, cuja preocupação é: "Diante da atual crise pandêmica, quais medidas estão sendo tomadas para avançar o setor de serviços?", incluindo, é claro, o turismo, que é o grande guarda-chuva no setor de serviços de acordo com as nossas audiências públicas realizadas nas noites de segundas-feiras. Isso vem sendo debatido e já vem sendo referido aqui, com insistência.

De Michelle Carolo, do Paraná: "Gostaria de saber se há um planejamento para melhoria da malha rodoviária, visto que é fundamental para fomentar o turismo regional". Sem dúvida, aqui já foi citado também o trabalho que vem sendo realizado pelo Ministério da Infraestrutura, que tem à frente o Ministro Tarcísio de Freitas, que é um trator no sentido específico da palavra no sentido de tocar a obra adiante. E, nessa área de infraestrutura, ele vem realmente mostrando um trabalho formidável e que merece o aplauso de todos nós.

De Wallace Nogueira Relvinhas, de São Paulo: "Quais as possíveis implementações de segurança e proteção contra a Covid-19 para o retorno do turismo no Brasil com segurança?" Isso também já foi aqui respondido pelos nossos palestrantes, e todas as implementações desses itens de proteção quanto à pandemia vêm sendo adotadas, com sucesso e com êxito, haja vista que nós temos uma redução significativa do número de óbitos, o que, para nós, traz um certo alívio, embora ainda tenhamos que nos penalizar pelo número de pessoas que nos deixam neste momento tão difícil pelo qual estamos passando.

Eu gostaria, mais uma vez, de deixar aqui os nossos votos de pesar em nome de todos os nossos painelistas, dos nossos palestrantes, os nossos votos de profundo sentimento e de pesar por todos aqueles que nos deixaram e pelos seus familiares.

Enfim, estamos no caminho certo. As vacinas estão chegando. Estamos tendo muita movimentação nessa área e as pessoas procurando ser vacinadas, o que é muito importante, porque, como eu sempre digo e não me canso de repetir, a saída dessa pandemia é vacina no braço, comida no prato e carteira assinada. E vamos chegar lá com a ajuda de Deus e com a ajuda de todos aqueles que querem ver o Brasil maior, crescendo e se desenvolvendo.

Realizaremos, na próxima segunda-feira, dia 31 de maio de 2021, a 5ª Mesa do nosso ciclo de debates, com o tema "O Brasil na retomada do turismo internacional: estratégias para ampliação de turistas estrangeiros no País".

Teremos como palestrantes o Sr. Carlos Brito, Presidente da Embratur, um representante da CNC, um representante da Unedestinos e um representante da MC&VB, para participarem desse painel, na próxima segunda-feira, às 18h, dia 31 de maio.

Deixo aqui o convite a todos os nossos telespectadores para que estejam presentes, participando com a sua presença dessa audiência pública, bem como a todas as Sras. e aos Srs. Senadores, a quem eu quero agradecer, muito especialmente, pela participação e pela audiência que nos deram na noite de hoje.

Agradecendo a todos os painelistas que hoje participaram da nossa audiência pública, agradecendo a todos mais uma vez, declaro encerrada a presente reunião, não havendo mais nada a tratar.

Muito boa noite.

*(Iniciada às 18 horas e 03 minutos, a reunião é encerrada às 20 horas e 09 minutos.)*