Turismo em Debate

2010

Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados
Centro de Documentação e Informação
Coordenação de Biblioteca
http://bd.camara.gov.br

"Dissemina os documentos digitais de interesse da atividade legislativa e da sociedade."

Câmara dos Deputados

ação parlamentar

TURISMO EM DEBATE

Comissão de Turismo e Desporto

Brasília | 2010

Mesa da Câmara dos Deputados
53ª Legislatura – 4ª Sessão Legislativa
2010

Presidente
Michel Temer

1º Vice-Presidente
Marco Maia

2º Vice-Presidente
Antonio Carlos Magalhães Neto

1º Secretário
Rafael Guerra

2º Secretário
Inocêncio Oliveira

3º Secretário
Odair Cunha

4º Secretário
Nelson Marquezelli

Suplentes de Secretário

1º Suplente
Marcelo Ortiz

2º Suplente
Giovanni Queiroz

3º Suplente
Leandro Sampaio

4º Suplente
Manoel Junior

Diretor-Geral
Sérgio Sampaio Contreiras de Almeida

Secretário-Geral da Mesa
Mozart Vianna de Paiva

ação parlamentar

Câmara dos Deputados

Comissão de Turismo e Desporto

Turismo em Debate

Audiências públicas realizadas pela Comissão de Turismo e Desporto para debater matérias pertinentes ao turismo brasileiro.

Centro de Documentação e Informação
Edições Câmara
Brasília | 2010

CÂMARA DOS DEPUTADOS

DIRETORIA LEGISLATIVA
Diretor Afrísio Vieira Lima Filho

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO
Diretor Adolfo C. A. R. Furtado

COORDENAÇÃO EDIÇÕES CÂMARA
Diretora Maria Clara Bicudo Cesar

DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
Diretor Silvio Avelino da Silva

Projeto gráfico Racsow
Diagramação, capa e ilustração Cibele Marinho Paz
Fotos Akimi Watanabe/CTD

Câmara dos Deputados
Centro de Documentação e Informação – Cedi
Coordenação Edições Câmara – Coedi
Anexo II – Praça dos Três Poderes
Brasília (DF) – CEP 70160-900
Telefone: (61) 3216-5809; fax: (61) 3216-5810
edicoes.cedi@camara.gov.br

SÉRIE
Ação parlamentar
n. 401

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
Coordenação de Biblioteca. Seção de Catalogação.

Brasil. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. Comissão de Turismo e Desporto.
Turismo em debate. – Brasília : Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2010.
222 p. – (Série ação parlamentar ; n. 401)

ISBN 978-85-736-5754-8
Audiências públicas realizadas pela Comissão de Turismo e Desporto para debater matérias pertinentes ao turismo brasileiro.

1. Brasil. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. Comissão de Turismo e Desporto. 2.Turismo, Brasil. I. Título. II. Série.

CDU 338.48(81)

ISBN 978-85-736-5753-1 (brochura) ISBN 978-85-736-5754-8 (e-book)

Sumário

Membros da Comissão de Turismo e Desporto – 2009 5

Equipe Técnica da Comissão de Turismo e Desporto 7

Apresentação 9

1. Audiência Pública dos Agentes de Viagem 11

2. Audiência Pública sobre a Concessão de Vistos..... 87

3. Audiência Pública para Debater sobre os
Cruzeiros Marítimos..... 147

Siglário..... 221

Membros da Comissão de Turismo e Desporto – 2009

Mesa da Comissão		
Presidente	Afonso Hamm	PP (RS)
Vice-Presidentes	Marcelo Teixeira	PR (CE)
	Eugênio Rabelo	PP (CE)
	Otavio Leite	PSDB (RJ)

Composição da Comissão	
Titulares	
Afonso Hamm	PP (RS)
Arnon Bezerra	PTB (CE)
Carlos Eduardo Cadoca	PSC (PE)
Deley	PSC (RJ)
Edinho Bez*	PMDB (SC)
Eliene Lima	PP (MT)
Eugênio Rabelo*	PP (CE)
Fernando Lopes	PMDB (RJ)
Jackson Barreto	PMDB (SE)
Jilmar Tatto	PT (SP)
José Airton Cirilo	PT (CE)
Lupércio Ramos*	PMDB (AM)
Marcelo Teixeira	PR (CE)
Carlos Brandão	PSDB (MA)
Jerônimo Reis	DEM (SE)
Otavio Leite	PSDB (RJ)
Fábio Faria	PMN (RN)
Lídice da Mata	PSB (BA)
Valadares Filho	PSB (SE)

Suplentes	
Alex Canziani	PTB (PR)
Cida Diogo	PT (RJ)
Fátima Pelaes	PMDB (AP)
Gilmar Machado	PT (MG)
Hermes Parcianello	PMDB (PR)
Iran Barbosa	PT (SE)
João Pizzolatti	PP (SC)
Joaquim Beltrão	PMDB (AL)
José Rocha	PR (BA)
Vicentinho	PT (SP)
Albano Franco	PSDB (SE)
Fábio Souto	DEM (BA)
Fernando de Fabinho	DEM (BA)
Marcos Montes **	DEM (MG)
Moreira Mendes	PPS (RO)
Silvio Torres	PSDB (SP)
Thelma de Oliveira	PSDB (MT)
Ademir Camilo	PDT (MG)
Laurez Moreira	PSB (TO)
Manuela D'Ávila	PCdoB (RS)

* Vaga do PSDB/DEM/PPS.
** Vaga do PMDB/PT/PP/PR/PTB/PSC/PTC/PTdoB

Equipe Técnica da Comissão de Turismo e Desporto

Secretário da Comissão **James Lewis Gorman Júnior**

Equipe de apoio técnico-administrativo

Akimi Watanabe
Ana Katia Martins Bertholdo
Claudia Neiva
Cristina Lourenço de Vasconcelos
Eliana Navarro Garcia
Inaldo Barbosa Marinho Júnior
Odúlia Capelo Barroso
Wilma Rizzo

Apresentação

As audiências públicas realizadas por esta Comissão proporcionaram aos múltiplos setores que integram a complexa cadeia de produção do turismo nacional um espaço qualificado para o diagnóstico dos principais entraves para o seu crescimento, assim como para articular propostas e soluções passíveis de impulsionar o seu desenvolvimento sustentável e equilibrado.

A audiência pública sobre a atividade dos agentes de viagem reuniu representantes das maiores companhias aéreas brasileiras que, juntamente com a ANAC, contribuíram para estimular um diálogo mais franco entre essas empresas e os agentes de viagem sobre a remuneração pela venda de passagens. Outro tema ali tratado, que vem merecendo crescente atenção desta CTD e do setor turístico em geral, foi sobre o urgente fortalecimento de uma aviação regional adequada a um país de dimensões continentais como o nosso. Participaram da reunião os senhores Carlos Alberto Amorim Ferreira – Presidente da ABAV; José Mário Caprioli – Presidente da Trip Linhas Aéreas S.A.; Eduardo Bernardes Neto – Diretor Comercial da Gol Linhas Aéreas; Marco Antônio Ramos de Souza – Gerente de Distribuição Eletrônica da TAM Linhas Aéreas; Juliano Alcântara Nomam – Superintendente de Serviços Aéreos da ANAC; Pedro Costa – Vice-Presidente da ABAV Nacional.

Antiga reivindicação do setor turístico nacional, uma nova política de vistos para turistas estrangeiros também foi abordada em audiência pública com a presença de Álvaro Brito Bezerra de

Mello – Presidente da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis – ABIH Nacional; João Quirino Júnior – Diretor de Relações Parlamentares da ABAV; Luciano Pestana Barbosa – Chefe do Departamento de Estrangeiros do Ministério da Justiça; e Mitzi Gurgel Valente da Costa – Diretora do Departamento de Imigração e Assuntos Jurídicos do Ministério das Relações Exteriores.

Também presente em nossas preocupações e debates a crescente atividade dos cruzeiros marítimos em nossa costa, os seus impactos sobre o desenvolvimento de nosso turismo receptivo e sobre os demais setores turísticos. Essa audiência pública contou com a participação dos senhores Álvaro Brito Bezerra de Mello – Presidente da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis – ABIH Nacional; Alexandre Zubaran – Presidente da Sauípe S.A.; Valter Patriani – Presidente da Operadora CVC; João Quirino Júnior – Diretor de Relações Parlamentares da ABAV Nacional; Jorge Mello – Presidente da Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro; Aírton Nogueira Pereira Júnior – Secretário Nacional de Políticas de Turismo; Cláudio Magnavita – membro do Conselho Nacional de Turismo; Eduardo Vampré do Nascimento – Presidente da Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas.

Enfim, pela atualidade dos temas e pela excelência de seu conteúdo, decidiu esta Comissão Permanente fazer publicar os seus anais, para que a continuidade indispensável do debate e da reflexão sobre esses importantes temas para o desenvolvimento sustentável do turismo brasileiro se façam conhecendo essa memória e, a partir dela, construir novas alternativas para o futuro de nosso Brasil.

Deputado Afonso Hamm (PP/RS)
Presidente da Comissão de Turismo e Desporto

1. Audiência Pública dos Agentes de Viagem

Audiência Pública para debater a atividade dos agentes de viagens, sua remuneração, relação com as empresas aéreas, a ANAC e sobre a malha aérea brasileira.

Juliano Alcântara Noman – Superintendente da ANAC, Marco Antônio Souza – Gerente de Distribuição Eletrônica da TAM, Eduardo Bernardes Neto – Diretor Comercial da GOL, Deputada Lídice da Mata, Deputado Dr. Nechar, Carlos Alberto Amorim Ferreira – Presidente da ABAV, José Mário Caprioli – Presidente da TRIP Linhas Aéreas S.A.

Participam:

- Carlos Alberto Amorim Ferreira – Presidente da ABAV.
- José Mário Caprioli – Presidente da TRIP Linhas Aéreas S.A.
- Eduardo Bernardes Neto – Diretor Comercial da Gol Linhas Aéreas.
- Marco Antônio Ramos de Souza – Gerente de Dist. Eletrônica da TAM Linhas Aéreas.
- Juliano Alcântara Noman – Superintendente de Serviços Aéreos da ANAC.
- Pedro Costa – Vice-Presidente da ABAV Nacional.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Na qualidade de Terceiro Vice-Presidente da Comissão de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados, declaro aberta a reunião de audiência pública, com a participação da Comissão de Defesa do Consumidor, que tem a finalidade de discutir a atividade dos agentes de viagens e sua relação com as empresas aéreas e a ANAC, atendendo ao Requerimento nº 87/08, de autoria do Sr. Deputado Otavio Leite, da Comissão de Turismo e Desporto, bem como ao Requerimento nº 88/08, de autoria do Sr. Deputado Dr. Nechar, da Comissão de Defesa do Consumidor.

Agradeço o comparecimento de todos os presentes e convido para compor a Mesa o Sr. Marcos Diegues Rodrigues, advogado representante do IDEC. S.Sa. não chegou ainda. Convido para compor a Mesa o Sr. Carlos Alberto Amorim Ferreira, Presidente da ABAV; o Sr. Eduardo Bernardes Neto, Diretor Comercial da Gol Linhas Aéreas; o Sr. Marco Antônio Ramos de Souza, Gerente de Distribuição Eletrônica da TAM Linhas Aéreas; o Sr. José Mário Caprioli dos Santos, Presidente da TRIP Linhas Aéreas S.A., e o Sr. Juliano Alcântara Noman, Superintendente de Serviços Aéreos da ANAC.

Informo que a lista de inscrições para o debate se encontra sobre a mesa. Os Deputados que desejarem interpelar os expositores deverão registrar o seu nome na referida lista e só poderão abordar o assunto da exposição, pelo prazo máximo de 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas réplica e

tréplica pelo mesmo prazo, vedado ao orador interpelar qualquer dos presentes. Informo ainda que não haverá apartes durante a exposição dos convidados.

O Sr. Marcos Diegues Rodrigues não chegou até o presente momento. Diante da sua ausência, ouviremos primeiro a exposição do Dr. Carlos Alberto Amorim Ferreira.

S.Sa. dispõe de 8 minutos.

O SR. CARLOS ALBERTO AMORIM FERREIRA – Bom dia, ilustríssimo Deputado Marcelo Teixeira, demais Deputados, demais presentes, componentes da Mesa.

Farei um breve histórico do relacionamento entre os agentes de viagem e a ABAV – Associação Brasileira de Agências de Viagens.

Existem no Brasil mais de 13 mil agências de viagens, a maior parte delas administradas por pequenos e microempresários, que geram empregos, renda, impostos. E o maior foco dos agentes de viagens é a venda de bilhetes aéreos.

Havia a Portaria nº 957, do DAC, que deixava bem clara a nossa remuneração. Em 2000, as companhias aéreas, principalmente as estrangeiras, pressionaram pela redução dessa remuneração. As companhias aéreas reduziram, então, a nossa comissão, e nós ingressamos com ações em todos os Estados do Brasil contra essa atitude. O DAC foi consultado, à época, porque dissemos, na Justiça, que havia essa Portaria nº 957 regulamentando a nossa Comissão. O DAC se omitiu e logo depois elaborou outra Portaria, a de nº 656, retirando do texto a parte que tratava da nossa remuneração. As ações ficaram rolando 8 anos, o que provocou um desgaste enorme entre nós, agentes de viagens, e as companhias aéreas, além de ser uma demanda onerosa para ambas as partes.

Há cerca de 3 ou 4 anos iniciamos uma conversa, primeiro com a Varig, acerca do tema. E todos os senhores sabem o que aconteceu com a Varig depois. Iniciamos, então, a nossa conversa com a TAM, gerando entendimentos, acordos. Chegamos a bom termo, assinamos esse acordo no ano passado e começamos a operacionalizá-lo a partir do dia 11 de janeiro.

O acordo, de um modo geral, é bom. Entendemos que, para ser um acordo, ambas as partes têm que ceder. Da parte dos agentes de viagens, eu diria que o que não foi bom para nós, o

que nos desagrada, é realmente a diferença entre as tarifas encontradas no *site*, diretamente, e as que são disponibilizadas para nós, agentes de viagens. Esse seria, no nosso entender, o problema de relacionamento que poderia estar havendo hoje entre agências de viagens e companhias. De resto, está havendo um bom entendimento para resolver os problemas.

Era basicamente o que eu tinha a dizer. Não vou me estender muito. Creio que fui bem direto, principalmente para aqueles que estão por dentro do assunto e conhecem a atual situação.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Concluída a intervenção do Presidente da ABAV, teremos o privilégio de ouvir o Dr. José Mário Caprioli, Presidente da TRIP Linhas Aéreas.

S.Sa. dispõe de 8 minutos.

O SR. JOSÉ MÁRIO CAPRIOLI – Bom dia, ilustre Deputado Marcelo Teixeira e demais presentes.

Eu represento a TRIP Linhas Aéreas, empresa típica do mercado de aviação regional do país. Apesar de não existir um marco legal que defina o que é a aviação regional e o que é a aviação troncal, ao estilo TAM e Gol, somos hoje caracterizados, pela lei que criou a ANAC e pelo próprio Código Brasileiro do Ar, como concessionários públicos de serviço doméstico. Então, não existe essa distinção formal.

A nossa interpretação é no sentido de que empresas que operam majoritariamente aviões com menos de 100 ou de 90 assentos são empresas regionais. Esse é um conceito aceito até pela associação de regionais norte-americana e pela associação européia. Então, apesar de não haver distinção legal, entendemos que temos esse foco de mercado.

Sou também Presidente do Conselho da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Aéreo Regional – ABETAR e, além disso, presido o Conselho do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas. São 2 desafios muito grandes para um país que tem gargalos em toda a sua infraestrutura, em toda a sua política de aviação civil.

Em relação a tudo isso que estamos vivendo, a minha interpretação é a de que ainda estamos engatinhando, no país, em

termos de aviação. Temos um tráfego doméstico de mais ou menos 40 milhões de passageiros. Creio que o processo de expansão da aviação nem começou. Por isso, agrada-me muito ver esta discussão relevante ser trazida para esta Casa, porque creio que o cidadão brasileiro ainda não iniciou a se utilizar do avião como o seu principal meio de transporte.

Não estamos conseguindo promover a universalização do transporte público, na medida em que apenas 150 cidades do país são atendidas por malha aérea. Isso é um absurdo. O país já teve 350 municípios servidos por malha aérea na década de 70. Hoje eles não passam de 150. Isso não tem explicação. Gostaria de encontrar um culpado, mas não vamos conseguir. São diversos os fatores que levam a isso. Mas esse é um fato concreto.

Como eu dizia, somos 40 milhões de passageiros no tráfego aéreo doméstico. A minha família também atua na área de transporte de ônibus. Esses são, portanto, dados que conhecemos bastante. Só para se ter uma ideia, o tráfego de passageiros por ônibus, o chamado interestadual, é de mais ou menos 150 milhões de passageiros. Se verificarmos os tráfegos intraestaduais, os intermunicipais, dentro de um Estado, veremos que há mais ou menos 300 milhões de passageiros andando de ônibus. Mas, dentro do Estado, há diversas origens e diversos destinos que são muito curtos e que não seriam adequados ao transporte aéreo. As distâncias dentro de Estado que caberiam para transporte de avião seriam aquelas nas quais os ônibus transportam 150 milhões de passageiros.

Ou seja, 300 milhões de passageiros típicos do mercado de aviação hoje em dia estão andando de ônibus, por uma série de motivos. O nosso tráfego é de 40 milhões versus um tráfego por ônibus de 300 milhões de passageiros, que deveriam estar voando. Havia no Brasil 350 municípios servidos por malha aérea, e hoje eles não passam de 150.

Some-se a isso o fato de que o brasileiro é o que menos voa no mundo. Somos mais ou menos 190 milhões de habitantes neste país continental, e o tráfego de passageiros de avião é de 40 milhões. Temos, portanto, o que se chama de penetração de 0,17. Para se saber esse índice basta fazer uma conta muito simples:

divide-se o tráfego pela população. Isso resulta em aproximadamente 0,17, 0,18.

Se compararmos esse resultado com os de países desenvolvidos, veremos que eles transportam o equivalente a 3 vezes essa população. Nos Estados Unidos, que tem cerca de 250 milhões de habitantes, o tráfego é da ordem de 700 milhões de passageiros por ano. Para não sermos tão pretensiosos, entretanto, vamos fazer essa comparação com economias similares à nossa. Se considerarmos o Chile, a própria Argentina ou o México, veremos que o índice de penetração é de aproximadamente 0,35, 0,40. Ou seja, economias muito similares à nossa fazem os seus cidadãos voarem o dobro.

Precisamos, portanto, realizar uma ampla discussão neste país sobre como promover a universalização do transporte aéreo, fazendo uma migração intensiva do transporte rodoviário para o transporte aéreo. Creio que esta Casa é o ambiente adequado para isso.

Agradeço esta oportunidade de dividir com todos os presentes um pouco da minha visão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Concluída a intervenção do Presidente da TRIP Linhas Aéreas, passo imediatamente a palavra ao Sr. Eduardo José Bernardes, que, como os outros, terá 8 minutos para a sua exposição.

O SR. EDUARDO JOSÉ BERNARDES – Bom dia, integrantes da Mesa e autoridades aqui presentes.

Agradeço ao ilustre Deputado Marcelo Teixeira a oportunidade.

A Gol é uma companhia aérea que iniciou suas atividades no Brasil em 2001, com o objetivo bastante claro de contribuir para o crescimento desse mercado.

Para isso, adota um modelo de negócio diferente do tradicionalmente adotado pelas companhias aéreas até aquele momento, no qual preza por um alto controle de custos, o que lhe permite oferecer aos clientes tarifas mais competitivas. Com tarifas mais competitivas, consegue ter uma taxa de ocupação maior das aeronaves. Com maior taxa de ocupação, consegue investir em redução de custos novamente e continua fazendo

girar um ciclo que chama de ciclo virtuoso. Esse modelo acaba de completar 7 anos aqui no Brasil.

A empresa, quando iniciou as atividades, tinha uma frota de 6 aeronaves e hoje opera com uma frota de 79 aviões, todos eles Boeing 737. Iniciou as operações com 50 voos diários e hoje opera pouco mais de 640 voos diários, em todas as capitais brasileiras e em algumas cidades do interior, totalizando 58 destinos e 60 aeroportos.

A nossa relação com as agências de viagens, desde o momento da implantação da empresa, tem sido pautada em princípios de transparência e de debate contínuo em busca de soluções mais adequadas. Hoje as agências de viagens são responsáveis por 70% das vendas da nossa empresa. Esse número, em alguns momentos, é até superior. Essa é uma média da participação das agências de viagens dentro do nosso negócio. Os outros 30% estão distribuídos pelos outros canais de venda, como a Internet, as nossas lojas nos aeroportos – a Gol só possui lojas em aeroportos – e a nossa central de atendimento pelo *call center*.

Iniciamos, no final do ano passado, uma conversa com a ABAV, com o objetivo de adequarmos ainda mais a relação da empresa com o agente de viagem. A Gol, juntamente com a ABAV, já possui um cronograma de implementação de um novo modelo, o qual foi debatido com a Agência Nacional dos Agentes de Viagens e seus responsáveis estaduais.

Estamos, portanto, à disposição para este debate.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito bem. Concluída a fala do Sr. Eduardo, passarei a palavra ao Sr. Marco Antônio Ramos, representante da TAM.

S.Sa. tem até 8 minutos para sua exposição.

O SR. MARCO ANTÔNIO RAMOS DE SOUZA – Sr. Presidente, Srs. Deputados e demais participantes, gostaria de agradecer a oportunidade oferecida pelas Comissões para evoluir sobre o tema.

Conforme o Presidente da ABAV mencionou, a discussão do novo modelo de remuneração não surgiu 1 ou 2 anos atrás, ela foi colocada em pauta há mais ou menos 5 ou 7 anos. Diante de um novo modelo de distribuição de tarifas, se fez necessária a verificação do modelo de remuneração entre companhias aéreas

e agentes de viagens. Eu, como participante da área de distribuição e tecnologia, tive a oportunidade de atuar com a equipe da Associação Brasileira de Agentes de Viagens – ABAV, onde pudemos elaborar modelo de remuneração para, de certa forma, privilegiar o agente de viagem.

Hoje, para que se tenha ideia, 85% da receita da TAM é composta por canal indireto, formado por agências de viagem, e 15% está com o nosso canal direto.

Disponibilizo material que contém a pesquisa feita em entidades internacionais sobre o tema em questão, falando sobre essa nova prática no Brasil, mas está em uso principalmente na América do Norte há algum tempo.

Nesse material falo sobre o acordo ABAV e TAM, como funciona, como foi colocado em prática, todo o processo de implantação, todo o processo de comunicação, que julgamos importante. A TAM desenvolveu ferramentas para que o agente de viagem entendesse o que estava sendo feito. Colocamos também suportes e *Help Desk* para que dessem todo o apoio necessário e atenção para que as vendas fossem concretizadas e houvesse o pleno entendimento, tanto do agente quanto do consumidor. Deixamos claro – gostaria de frisar isso – toda transparência na composição dos valores. Se voltarmos a analisar a questão da tarifa, veremos que era composta pela comissão e pelo preço da passagem aérea. Hoje, a partir do movimento que surgiu entre TAM e ABAV consegue-se segregar os valores. Ou seja, tem-se preço da companhia aérea e a remuneração do agente de viagem e as respectivas taxas aeroportuárias. Colocamos no recibo de venda do consumidor tudo aquilo que efetivamente pagou.

Entramos nesse modelo a partir do dia 11 de janeiro, que foi assinado em outubro. Estamos na primeira fase do acordo, que contempla os voos domésticos. E há uma discussão em andamento para dar continuidade ao plano da remuneração nos voos internacionais.

Gostaria de disponibilizar a todos o material, que está impresso. Eu o tenho também em forma eletrônica, tenho exemplos de recibos e outros.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Passarei o material à Secretaria da Mesa e os interessados que pretenderem obter o material basta solicitar ao Secretário da Mesa.

O SR. MARCO ANTÔNIO RAMOS DE SOUZA – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Continuando nossa audiência, passarei a palavra ao Sr. Juliano Alcântara, Superintendente de Serviços Aéreos da ANAC, que, igualmente aos demais parceiros, terá até 8 minutos para sua exposição.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN– Bom dia a todos. Sr. Deputado Marcelo Teixeira, membros da Mesa, demais Srs. Deputados.

Inicialmente, agradeço à Comissão pelo convite. A ANAC reconhece como muito importante este fórum de discussão. Estaremos sempre à disposição de todos. Sempre que V.Exas. entenderem, estaremos presentes nesta Casa.

Tentarei ser bem conciso na fala e, depois, passaremos às perguntas. Talvez seja essa a parte mais interessante do debate.

Falando um pouquinho sobre agentes de viagem é importante dizer que a ANAC considera muito importante o agente de viagem no mercado de transporte aéreo. É bem verdade que a portaria e os nossos regramentos consideram a relação entre agente de viagem e empresa aérea e agente de viagem e consumidor uma relação entre as partes. Isto não significa que não vê importância. Ao contrário, reconhecemos muito importante o agente de viagem, considerando que dá capilaridade ao mercado, estimula as vendas, traz comodidade ao passageiro, agrega valor ao produto. Além disso, até no sentido de desenvolver a atividade, a ANAC prefere não regulá-la fortemente, não gerar amarras para seu desenvolvimento.

Diante dessa afirmativa, pode-se pensar que a ANAC nada faz e nada tem a ver com isso. Não! Cabe à ANAC sim monitorar essas relações e ela está sempre presente. O caso da TAM, quando veio à tona e a ANAC ficou sabendo, imediatamente a ANAC entrou em contato com a TAM e buscou informações sobre o que estava acontecendo. Mas num primeiro momento, esta é uma relação privada. Então, não queremos interferir na Comissão, na

forma como o repasse é feito e nesse tipo de relação, que é privada, entre as partes.

Contudo, cabe à ANAC monitorar. Esse é um trabalho que temos feito. Estamos estreitando a relação. Trata-se de um procedimento novo. Uma cultura que estamos tentando implementar na ANAC é o estreitamento das relações entre os órgãos de defesa do consumidor, gerando um fluxo de informação, para que o processo seja menos moroso e mais direto. Muitas vezes, nas relações de consumo, se, do ponto de vista do agente regulador, não tem problema ou não gera nenhuma ineficiência para a operação, do ponto de vista da defesa do consumidor, pode sim haver algum problema. Então, cabe a nós ação conjunta nesse sentido.

Isso é o que temos feito. Estamos em contato com o Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor do Ministério da Justiça – DPDC/MJ, estudando o caso da TAM.

Como frisei, num primeiro momento, a ANAC considera o caso uma relação entre as partes. Então, a ANAC não interveio, não fez uma intervenção fora do cômputo legal, mas está em contato, verificando se há algum tipo de infração, a fim de que se tome alguma medida. Nunca – e ressalto mais uma vez – no sentido de intervir na relação, nas comissões. Nada disso. Trata-se de saber como as informações chegam ao passageiro, como é transcrita e como é repassada.

Com relação às empresas regionais e a todo o desenvolvimento da aviação regional, conforme bem afirmou o Sr. José Mário – já conversarmos sobre o assunto – esse é um fato que está para acontecer, é um mercado que vai-se desenvolver. Ele é um mercado carente, mas tem-se desenvolvido. Talvez o time e o passo dele com relação as linhas, que chamamos de linhas troncais, tenham sido um pouco diferente. Mas isso vai acontecer.

Então, estamos em contato com a TAM, estamos estudando o assunto. Contudo, mais uma vez, estamos presos e amarrados à nossa legislação. Por isso, não podemos tomar atitudes ainda. Temos sim de iniciar discussão, caso haja necessidade rever marco legal e algum tipo de proteção ou não.

O que se tem hoje de regramento sobre aviação? Não há distinção de empresa aérea. O mercado é livre. Qualquer empresa

aérea como concessionária pode explorar qualquer mercado. Então, toda empresa aérea, teoricamente, é empresa que explora o serviço regular de passageiro no âmbito nacional. Não existe a distinção se é troncal ou regional.

Da mesma forma a Lei que criou a ANAC dá liberdade tarifária. Então, é mais um item que deixa o mercado livre. Cada um pode explorar o preço que conseguir explorar, da forma que conseguir e buscar o preço mais atrativo. Além disso, outro artigo da Lei que criou a ANAC diz que a oferta é livre, dadas as restrições de infraestrutura.

O desenho institucional hoje é que o mercado é livre para se desenvolver, sem distinção ou diferenciação do que é regional ou do que é troncal. Claro que ele se desenvolveu inicialmente onde a demanda era mais iminente ou mais reprimida ou latente, que foi nas linhas troncais. Mas sabemos e reconhecemos que essa demanda será alcançada. Necessariamente, o desenvolvimento chegará nas regiões de menor densidade de tráfego, que costumamos chamar de aviação regional.

Era isso que eu queria colocar inicialmente.

Estou à disposição de todos para responder aos questionamentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Concluída a fala do Sr. Superintendente da ANAC, bem como dada a ausência do representante do IDEC e encerradas as exposições, passaremos aos debates.

Antes, porém, farei registro da presença das seguintes pessoas: o Presidente da ABIH Nacional até ontem, caro amigo Eraldo; a ex-Presidenta da Comissão de Turismo, Sra. Deputada Lídice da Mata; o Dr. Guilherme.

Os Srs. Deputados inscritos para interpelar os expositores poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição pelo prazo de 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo, vedado ao orador interpelar qualquer dos presentes.

Passo a palavra inicialmente ao Sr. Deputado Otavio Leite, autor, pela Comissão de Turismo e Desporto, do Requerimento nº 87/08.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Muito obrigado, Presidente Marcelo Teixeira.

Cumprimento a Mesa e os demais presentes nesta Casa, nesta que reputo importante reunião da Comissão de Turismo.

Quero crer e todos hão de concordar que em nossas atividades, sobretudo em nossas vidas, devemos zelar e prestigiar a figura dos princípios. As pessoas que têm princípios fundamentam melhor sua práxis.

A Constituição Federal, no art. 133 – permitam o paralelo que farei –, expressa que será "indispensável à administração da justiça", à prática da Justiça, a figura do advogado. Ela é indispensável. Não há possibilidade de fazer justiça sem a figura de alguém que possa defender um lado ou outro, um réu ou outro, um réu ou um autor de ação.

Com esse mesmo princípio, quero invocar e afirmar que não há possibilidade de desenvolver o turismo no Brasil ou em qualquer canto do mundo sem a figura do agente de viagem. Ela é indispensável.

Por outro lado, também temos de compreender que a evolução dos tempos e o advento das tecnologias fazem por gerar e promover realidades novas. No que diz respeito à nossa preocupação mais direta, ou seja, o desenvolvimento do turismo, essa ferramenta traduziu-se em avanço indiscutivelmente formidável. Peço licença aos colegas, não sei se vão concordar: não faz muito tempo, um Parlamentar, que às vezes tem horários que não podem ser descumpridos, ao chegar num balcão para tentar voar em determinada aeronave o mais rápido possível, dispunha de 2 ou 3 assentos reservados para emergência dos Parlamentares. Alguns interpretavam isso como o jeitinho congressual brasileiro na Aeronáutica. Contudo, eu diria que hoje isso não mais existe pelo advento do computador. Ou se embarca tendo assento, tendo emitido o bilhete antes, ou não mais se embarca. Conheço vários colegas, inclusive eu, que deixaram de embarcar porque não havia lugar, e não tinha o jeitinho brasileiro congressual aéreo. Isso é interessante. Isso se deve, eu acho, ao computador, a ferramenta que amarrou as relações nesse ponto.

Muito bem. Quanto mais aviões, melhor. Quanto mais pessoas voando, melhor. Giro econômico indiscutível. Para o PIB, isso é formidável. Para isso ser disseminado, por melhores que sejam os instrumentos da tecnologia, a figura do ser humano apto, habilitado a trabalhar os sonhos das pessoas que pretendem viajar e conhecer outros lugares, a administrar a organização de um pacote ou coisa do gênero, essa presença, conforme eu disse e reafirmo, é indispensável. Refiro-me ao agente de viagem.

Sabemos que os agentes de viagem já dispuseram de situação muito mais confortável em termos de remuneração. As taxas foram gradativamente diminuindo, geraram-se, em função disso, "n" contenciosos judiciais, como bem disse o Presidente da ABAV, desgastantes para todas as partes. Quero crer que estamos numa quadra nova da história em que o diálogo, a cooperação, a compreensão recíproca, se exercitados, podem promover resultados satisfatórios para todos a custos menores.

Fala-se que o exercício já concreto da TAM com os agentes de viagem está evoluindo bem. Eu acho que estamos aguardando que a Gol também entre nesse circuito, embora o portal da Gol já permita ao agente de viagem se credenciar e lá também operar diretamente. Mas é preciso também que o segmento como um todo aproveite as oportunidades e vá mais adiante para que a ideia em si se consolide. Quanto mais ela se consolidar como uma prática do dia a dia, mais ela irá se fixar.

O Presidente da TRIP trouxe números muito claros que revelam o potencial gigantesco que possuímos para expandir o setor. Dito isso, quero fazer algumas perguntas mais diretas, atendendo à orientação do Presidente.

À TRIP: dos 40 milhões de passageiros que circulam pelos céus do Brasil por ano, qual o percentual da aviação regional? Desse percentual, e aí pergunto especificamente, quantas são as vendas dos seus bilhetes regionais executadas por agentes de viagem? Quero lembrar aquela informação de que hoje a nossa malha aérea só chega a 150 cidades – imagino quando eram 350! Eu acho que fazendo o paralelo entre a população hoje e a de tempos idos, não tão remotos, quando tínhamos 350 cidades abastecidas, certamente, o número de agentes de

viagem, proporcionalmente, era maior. Mais pessoas viajavam, talvez, proporcionalmente. É uma conta. Essa é a indagação.

À TAM: em que fase está a expansão do acordo para os bilhetes internacionais? De zero a 10, me deem uma posição sobre isso.

À Gol: em que fase se encontra a ideia de ampliar a formalização de um acordo com as agências de viagem?

Agora, a todas: sabemos que há a questão das tarifas promocionais, que, às vezes, tumultuam a compreensão do consumidor, que tem o direito de se insurgir, de se preocupar. Se eu acesso direto, parece-me que é mais barato; se eu vou a um agente de viagem e tem ali um plus naquele valor, algo há que não apenas os aviões de carreira nos céus do Brasil. Então, as pessoas ficam preocupadas. Mas é preciso que compreendamos como um princípio que o agente de viagem executa, exerce uma profissão, um mister e presta um serviço. Ninguém neste país ou em qualquer canto do mundo presta serviço de forma não remunerada, a não ser em movimentos belíssimos como são os voluntários etc. Não é o caso. Trata-se da sobrevivência de milhares e milhares de famílias. Treze mil são os agentes de viagem no Brasil. Poderiam ser muito mais.

Penso que, nas tarifas promocionais, para superar essas dúvidas que afloram com razão nos consumidores, as empresas aéreas deveriam partilhar a oportunidade de venda com os agentes de viagem de forma mais explícita, mais clara, porque sabemos que as tarifas promocionais se aplicam a apenas alguns assentos das aeronaves e que são instrumentos de *marketing* lícitos, não há o que discutir.

Mas ao dizer que se viaja daqui para Salvador por 50 pratas, as pessoas precisam saber quantos serão os assentos disponibilizados no voo "y" em tal hora a 50 reais. Se serão 10 assentos, por que não 5, pelo menos, serem disponibilizados para as agências de viagem poderem também exercer o papel de multiplicação de *marketing* para que mais pessoas viajem e gerem economia? Essa é outra indagação que faço às empresas.

Finalmente, à ANAC, e aí termino, Sr. Presidente. Todos sabemos que a ANAC passou por um processo turbulento no ano passado. Acho que esta Casa ofereceu ao Brasil a oportunidade de

mexer na infraestrutura aeroportuária e dos céus da aviação do país, enfim, positivamente. Todos temos esperança de que isso se consolide, se perenize, porque a questão da aviação, do controle do espaço aéreo, da infraestrutura aérea, enfim, das regras que disciplinam a aviação civil, não é apenas de governo. São questões de Estado que perpassam e ultrapassam as diferenças ideológicas e partidárias.

A ANAC tem a Resolução nº 08, de março de 2007, que fala sobre a tarifa de embarque cobrada do consumidor quando da aquisição do bilhete e diz que pode ser delegada essa atividade de cobrança às agências de viagem. Pergunto: por que a ANAC não remunera também os agentes de viagem com os serviços que eles lhe prestam? Pelo visto, o agente de viagem é um mero repassador, pois isso vem de graça para a ANAC, que tem nele um apoio.

Eu acho que esse é um espaço também para podermos melhorar e fortalecer a ideia de ter um agente de viagem remunerado, estimulado e procurando desenvolver sua atividade de construir mais espaços para voos no Brasil.

Era isso.

Muito obrigado, Sr. Presidente. Desculpe-me por ter avançado um pouco, mas era necessário dizer o que eu disse.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Dando continuidade aos trabalhos, eu queria também registrar e agradecer a presença do companheiro Deputado Vital do Rêgo Filho, Presidente da Comissão de Defesa do Consumidor.

Passo imediatamente a palavra ao colega Deputado Dr. Nechar, autor do Requerimento nº 88/08.

O SR. DEPUTADO DR. NECHAR – Obrigado.

Antes de mais nada, gostaria de agradecer ao Presidente da Comissão de Defesa do Consumidor, Deputado Vital do Rêgo Filho, e a todos os componentes da Comissão que aprovaram o nosso requerimento datado de 11 de março de 2008, no qual solicitamos esta audiência com representantes da ANAC, TAM, Gol, Pantanal e IDEC.

Fizemos reunião em conjunto com a Comissão de Turismo porque evidentemente os nossos assuntos eram um pouco mais urgentes do que a tarifa e do que esse embate entre os percentuais, as cobranças das taxas de passagem etc. e tal: a dificuldade que o povo do interior do Estado de São Paulo está tendo com a notícia publicada pelo jornal O Estado de S. Paulo de que no dia 24 de março a Pantanal faria seu último voo. Ou seja, a ANAC não renovaria a concessão para que a Pantanal continuasse a voar a partir do dia 24 de março. Isso gerou uma revolução na nossa região, principalmente centro-oeste e oeste do Estado de São Paulo, onde cidades como Presidente Prudente, Araçatuba, Bauru, Marília – minha querida Marília –, iriam ficar todas sem esse meio de transporte aéreo com destino a São Paulo.

Diante disso, fizemos esse requerimento justamente na intenção de trazer as pessoas responsáveis por esse tipo de processo para que nos explicassem o que está acontecendo.

Antes de mais nada, gostaria de perguntar à ANAC o seguinte: qual o período de vigência de uma concessão aérea? Essa é uma das questões que temos de ver. Veja bem, aqui não estou defendendo a Pantanal, estou defendendo o nosso consumidor porque, na realidade, o desenvolvimento da nossa região depende desse transporte. Os nossos empresários, as pessoas necessitam desse transporte para vir a São Paulo e voltar no mesmo dia. É dito na reportagem que seria por falta de registro, mas sabemos que se trata de uma questão de débitos tributários.

Outra coisa que gostaria que fosse esclarecida é que tiramos certidões conjuntas positivas com efeito de negativas. E não só a Pantanal, mas também a TAM, a Gol, enfim, têm certidões conjuntas positivas com efeitos negativos. Então, por que o cancelamento dessa concessão?

Outro ponto que gostaria de saber é se esta concessão é realmente da Pantanal ou se é da TAM. A TAM diz simplesmente que a concessão é da Pantanal e que a TAM é responsável por 14 dos voos associados à Pantanal. É preciso que isso fique esclarecido para a população.

A questão dessas certidões é interessante, porque, se para uns a certidão conjunta positiva tem efeito de negativa, pelo princípio da isonomia, todas deveriam perder a concessão. Por que só uma?

Por que o tratamento da Varig foi diferenciado? Por que não é estendido às outras empresas, principalmente essas regionais, talvez, via BNDES, como forma de incentivo à modernização e à ampliação das suas frotas?

Na realidade, Sr. Presidente, recebi informações de que há um interesse maior na não-renovação da Pantanal porque são 34 lotes de pouso e decolagem que a empresa detém em Congonhas e que são essenciais para a ampliação das operações de outras empresas. Caso a Pantanal pare de voar, a ANAC redistribuirá imediatamente esses espaços? De que forma isso vai ser feito?

Como o final das operações da Pantanal foi programado? Gostaria de saber qual o plano de contingência preparado pela ANAC para não deixar a população do interior do maior Estado da nação presa ao chão. Há planos para isso ou vai-se simplesmente repassar as linhas para as duas grandes? Não se pensou nenhuma vez nos transtornos para milhares de pessoas e empresas de Marília, Araçatuba, Presidente Prudente, Bauru e Rio Preto, que necessitam de deslocamento aéreo?

Afinal, estamos num mundo *on-line*. Ficar rodando horas de carro para chegar ao aeroporto, em pleno século XXI, para mim, é um contrassenso.

Há um fato que nos incomodava muito. Para mostrar que não vim aqui defender nenhuma pequena empresa aérea, vejam os senhores, a Pantanal conseguiu operar vendendo uma passagem do trecho Bauru a São Paulo por algo em torno de 79 reais, sendo que o trecho Marília/São Paulo, apenas 100 quilômetros de diferença, ficava em torno de 430 reais. Imaginem se 100 quilômetros podem causar esse aumento no valor da passagem para São Paulo!

Como membro da Comissão de Defesa do Consumidor, não posso deixar de mencionar o acinte que é o acordo entre a ABAV e as empresas aéreas TAM e Gol – não sei se a Gol também, mas parece que foi uma ferramenta. Eu não sei se é uma ferramenta ou uma imposição transferir o pagamento de comissão dos

agentes de viagem da empresa para os consumidores. O que o consumidor tem a ver com isso? Quem presta serviço a quem? As agências de viagem prestam serviços aos consumidores ou às empresas aéreas, taxando em 10% todas as passagens? Essa é minha questão. Por que houve essa mudança?

Bom, por fim, Sr. José Mário Caprioli dos Santos, gostaria de dizer que, amanhã, minha querida cidade de Marília faz 79 anos, e eu gostaria de dar a ela e a toda região de Bauru, Araçatuba e Presidente Prudente, dizendo que haverá solução para o transporte aéreo no interior do Estado de São Paulo.

A exemplo do que houve com a Southwest, nos Estados Unidos, será que não existe uma empresa capaz de tocar esse transporte num Estado tão avançado como São Paulo?

Só para os senhores terem uma ideia, ressalto que são 6 horas de viagem de carro de Marília a São Paulo; 8 horas de Presidente Prudente a São Paulo e 7 horas de Araçatuba à capital do Estado.

Então, gostaria de levar essa solução como presente à minha cidade, que faz 79 anos amanhã – cidade que amo no Estado de São Paulo.

Há algumas outras questões que gostaria de apresentar – quem sabe, depois, na condição de autor do requerimento eu possa falar mais? –, mas, enfim, a preocupação maior é essa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito obrigado.

Passo agora a palavra ao Presidente da Comissão que divide conosco esta audiência, Deputado Vital do Rêgo Filho.

O SR. DEPUTADO VITAL DO RÊGO FILHO – Muito bom-dia a todos, gostaria de cumprimentar o Deputado Marcelo Teixeira, meu querido colega que, neste momento, preside a extraordinária e importante Comissão de Turismo e do Desporto; os colegas Deputadas e Deputados – os queridíssimos companheiros Léo Alcântara, Vinicius Carvalho e Dr. Nechar, da Comissão de Defesa do Consumidor – as autoridades representativas do setor aéreo nacional aqui presentes, tanto públicas quanto privadas, e os demais presentes.

O assunto é apaixonante. Quando a Secretaria da Comissão propôs, por força de entendimento com a Comissão de Turismo,

realizar esta reunião conjunta, de pronto consultei o autor do requerimento, para que iniciássemos uma parceria que, de certo, culminará com outras tantas reuniões conjuntas.

Afinal, o sistema aéreo nacional precisa ser efetivamente revisto, pois estamos vivendo uma crise que não acabou com o apagão.

Temos um problema legal seriíssimo: muitas vezes o consumidor é agredido, ultrajado, violentado, e precisamos agir.

O nosso arcabouço legal, leonino e ortodoxo, cara Deputada Lídice da Mata, sempre Presidenta desta Comissão, está defasado, atrasado e deve ser mudado pelas mãos do Congresso Nacional.

Para tratar de diversos assuntos que interessam diretamente ao consumidor, já temos 4 reuniões de audiências públicas marcadas. Hoje, o assunto são as agências e as linhas áereas regionais, e aqui estamos sob a responsabilidade inicial da Comissão de Turismo. E dividir com V.Exa., Deputado Marcelo Teixeira, esta reunião, que é fruto de requerimento do querido Deputado do interior paulista Dr. Nechar, deixa-me extremamente feliz.

Quanto aos assuntos regionais da aviação nacional, o Dr. Nechar falou em nome de Marília, talvez se antecipando à festa de aniversário da sua cidade, e eu colocaria a minha Campina Grande ou qualquer outra cidade do interior deste país que sofre os mesmos problemas, as mesmas restrições, os mesmos percalços com relação à extensão da nossa malha aérea nacional.

Por isso, sinto-me muito feliz em dividir este evento com V.Sas., e gostaria, num gesto de atenção, de respeito e de admiração ao Deputado Dr. Nechar, que S.Exa. ocupasse a mesa dos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Iniciando os debates, passo a palavra à nossa eterna Presidenta, a querida amiga Deputada Lídice da Mata, que está convidando a todos nós para a BNTM, importante evento que se realizará em Salvador, na semana que vem.

Antes, porém, transmito a todos o abraço deixado pelo sempre Senador Albano Franco, que, por motivo de força maior, se encontra ausente neste instante.

Com a palavra, então, a Deputada Lídice da Mata.

A SRA. DEPUTADA LÍDICE DA MATA – Deputado Marcelo Teixeira, que brilhantemente preside nossa Comissão no dia de hoje, demais companheiros membros da Comissão de Turismo e Desporto e da Comissão de Defesa do Consumidor, ilustres convidados desta audiência pública, demais presentes no plenário desta Comissão, bom dia.

Quero, em primeiro lugar, saudar as Comissões de Turismo e de Defesa do Consumidor pela iniciativa de realizarem este debate hoje, para avançarmos em nossos trabalhos.

O Deputado Otavio Leite já apresentou algumas questões que creio muito importantes e que precisam ser esclarecidas nesta oportunidade, mas quero abordar alguns outros assuntos.

Em tese, haveria certa contraposição entre o interesse do consumidor e o debate que se estabelece em relação à necessidade de comissionamento ou de remuneração das agências de viagem. Digo, em tese, porque não creio que haja de fato. Há um serviço prestado, e ele precisa ser remunerado de alguma forma, de alguma maneira.

A cadeia produtiva do turismo e a atividade turística necessitam da agência e dos agentes de viagem como um incremento, como um estímulo ao desenvolvimento de sua atividade no país.

Portanto, nesse contexto, temos de buscar analisar de que maneira podemos remunerar a agência de viagem sem sobrecarregar o consumidor final. Esse é o desafio, digamos assim, desta discussão como um todo, seja no comissionamento normal, seja na discussão – que também já tivemos nesta Comissão e que é constante e necessita ser travada – acerca do comissionamento da taxa de embarque da Infraero.

Das vezes em que participei desta discussão com o Ministério de Defesa, com a Presidência da Infraero, na presença das empresas e das agências de viagem, havia clara resistência por parte das empresas no que diz respeito a dividir essa taxa de embarque com as agências de viagem. Resistência que, acredito, começa a ser quebrada e que é necessário seja estipulada, para que não tenhamos uma situação anterior, que seria a de a Infraero cobrar de forma separada a taxa de embarque.

As agências de viagem têm um custo na venda do bilhete, na prestação do serviço, e esse custo deve ser remunerado. Aliás, esse custo não é só das empresas aéreas e precisa ser dividido.

Creio que já avançamos para tal compreensão. O que temos de definir hoje, de maneira mais efetiva, são as regras com que isso se vai dar.

A ABAV pode comemorar, pois sua pauta reivindicatória já avançou bastante. Temos a compreensão de que, na Lei Geral do Turismo, vamos consolidar e regular mais ainda essa atividade das agências de viagem no Brasil.

O que não pode haver – e, pelo menos, foi a primeira impressão que tive no início da discussão, no ano passado – é uma posição refratária das empresas e uma posição refratária do Ministério, como se realmente as agências de viagem não prestassem um serviço ao consumidor, às empresas e à Infraero, quando da reivindicação do comissionamento da taxa de embarque. Se isso já está superado, ótimo, passemos ao ponto seguinte, que hoje também deve ser comemorado.

O agente de viagem discute agora a tributação das agências de viagens e a necessidade de se regulamentar essa tributação de maneira semelhante à regulamentação existente, por exemplo, para as agências de publicidade no país, que têm uma tributação não sobre o produto final oferecido tanto ao Governo quanto aos seus clientes na área privada, mas sim sobre a sua própria comissão. Busca-se então ter isonomia de tratamento em relação às agências de publicidade.

Acho que hoje essa é a grande bandeira da Associação Brasileira de Agências de Viagens – ABAV. No passado já esteve em segundo plano, mas hoje está visível. E nós podemos avançar muito nessa direção.

Ontem conversamos com o Ministério do Turismo a respeito desse assunto. Já há proposta tanto na Lei Geral do Turismo, que quero saudar e comunicar a todos o seu envio ao Congresso Nacional – desde sexta-feira passada já na Mesa Diretora desta Casa. Aprovamos ontem o início da discussão da Lei Geral do Turismo no plenário desta Comissão. E ontem também buscamos intermediar junto ao Ministério do Turismo uma antecipação dessa

discussão e dessa regulamentação em lei própria, para que pudéssemos ter essa tributação tratada em lei específica. E há toda uma disposição do Ministério do Turismo de discutir isso junto à Casa Civil, para que possamos ter o envio de um projeto específico para os agentes de viagem, contemplando a sua tributação. Acho que é muito importante que a ABAV possa comemorar isso já como um feito possível de se realizar.

Para finalizar, queria dizer que, diferentemente do que foi dito – acredito que seja essa a intenção da defesa do consumidor –, não creio que possamos ter essa diferenciação entre o preço da passagem vendido pelo agente de viagem e o preço da passagem vendido diretamente pelas empresas. É claro que os serviços extras que a agência de viagem presta precisam ser cobrados de alguma maneira. Que eu possa como consumidor me dirigir a um agente de viagem e dizer: "Eu quero comprar a passagem um pouco mais cara porque eu vou ter outros serviços que se agregam na compra da passagem e que a agência de viagem promove". Se eu quiser um preço mais barato, sem esses serviços, eu me dirijo diretamente à empresa aérea. É claro que esse é um cenário possível, porque efetivamente são coisas diferentes.

Mas é necessário também que já haja integrado ao preço da passagem, na minha opinião, um plus – não é um plus no sentido do aumento da passagem – integrado ao custo da passagem, aquilo que diga respeito, mesmo que mínimo, ao agente de viagem. Isso é indispensável, na minha opinião, na composição do custo da passagem, o que deve ser discutido por nós e fiscalizado pela ANAC, pelos órgãos que tiverem necessidade.

Temos uma cadeia produtiva que precisa ser integrada como cadeia do turismo no Brasil. Essa cadeia produtiva não se pode dissociar. O agente de viagem é indispensável para a hotelaria, para todo o resto da cadeia produtiva. Precisamos, portanto, entrar como componente do preço da passagem. Isso é diferente da discussão da passagem promocional. Não estou discutindo a passagem promocional. Mas naquela passagem permanente, diária, precisamos ter isso.

O que inquieta o consumidor é a política praticada no Brasil hoje. Você chega para comprar uma passagem, e as empresas

informam que se você compra uma passagem 3 meses antes ela é mais barata; se você compra uma passagem no dia ela é mais cara. Isso não cabe na cabeça do consumidor. E não cabe na cabeça do consumidor por uma coisa muito simples: no comércio normal, se há um saldo de produtos que não foram vendidos, a lei de mercado diria que o preço baixa. Por que essa lei é contrariada pelas empresas aéreas? Essa questão inquieta o consumidor, sim.

Outra coisa que inquieta o consumidor brasileiro e que é necessário se agregar à discussão da empresa regional é o duopólio das empresas na área da aviação. E até não tenho nenhum problema em defender empresas, quando é necessário. Acho que o Governo fez pouco para defender a existência da Varig no Brasil.

Vivemos uma grave crise na aviação, que não é mais aguda, é uma crise crônica, digamos assim, e que ocorre justamente por nós termos permitido, inoportunamente, a quebra da Varig no Brasil. Ela não era apenas uma empresa de aviação, era mais do que isso. Ela era a grande referência do Brasil internacionalmente como empresa de aviação. Isso causou um vácuo, um vazio na área da aviação brasileira.

Não é uma questão de defender as empresas. É preciso estabelecer como a defesa da existência das empresas regionais é necessária no Brasil de hoje. Por exemplo: a Pantanal ou qualquer outra empresa precisam ser defendidas como necessidade do consumidor, seja do interior do Estado de São Paulo, seja do interior do Estado da Bahia.

O grande desafio da ANAC é essa discussão da existência das empresas que atendam não à malha principal, que liga as grandes capitais, mas entrem pelo interior do Brasil e façam a ligação do interior do Brasil com essa malha geral. O grande desafio da ANAC, em suma, é a revisão da malha aérea nacional, para que não nos sintamos prejudicados, na condição de consumidores ou de integrantes da cadeia produtiva do turismo, por uma malha aérea, esta, sim, que hoje beneficia, principalmente, a existência do duopólio no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito obrigado, cara Deputada Lídice da Mata.

Passo agora a palavra ao caro amigo Deputado Moreira Mendes.

O SR. DEPUTADO MOREIRA MENDES – Sr. Presidente, Deputado Marcelo Teixeira, Deputados Dr. Nechar e Otavio Leite, autores dos requerimentos de realização desta audiência, ilustres convidados, primeiro, quero fazer aqui um esclarecimento de que, com muita honra, sou Presidente licenciado do Sindicato das Empresas de Turismo do meu Estado. Então este é um assunto que conheço bem. Conheço a vida do agente de viagem, suas aflições e dificuldades. Fui agente de viagem por muitos anos.

Esse é o tipo de negócio que precisa de aparência, precisa estar sempre bem colocado, bem "vestido" – entre aspas –, com uma estampa muito bem apresentada e com pessoas de um bom nível, porque senão ele não consegue vender o seu produto, que, em última instância, sobretudo nos Estados do Norte, é o bilhete de passagem, o bilhete aéreo. Lamentavelmente, sentimos que o agente de viagem vem perdendo espaço por conta de uma política equivocada das empresas aéreas. Estou falando isso com toda a franqueza.

Parece que as empresas aéreas não se deram conta ainda de que o agente de viagem é parceiro; repito, parceiro. O agente de viagem não é concorrente, é aquele que está na ponta, que presta o melhor serviço, que atende bem o cliente, que lhe acaricia, que lhe oferece vantagens no aeroporto, como o *check in* antecipado, o transporte e tantas outras coisas. Infelizmente, as companhias aéreas não estão enxergando mais o agente de viagem como parceiro.

Sou também diretor licenciado da Federação Nacional do Turismo.

Faço esses registros para enfatizar que esse é um assunto que eu conheço e que precisa ser revisto. Está muito distante o *glamour* do agente de viagem, a sua participação na sociedade, os tantos serviços que prestou às companhias aéreas. Hoje ele está relegado a um terceiro plano; não digo nem segundo mais.

Acho extremamente atual o requerimento feito pelos 2 ilustres Deputados, no sentido de nós, de alguma forma, tentarmos valorizar o agente de viagem. Não ouvi todos os expositores – infelizmente, cheguei um pouco atrasado –, mas como eu conheço mais ou menos o assunto quero me limitar a

fazer um comentário sobre o problema da malha aérea nacional, que realmente, do jeito que está, não é possível continuar. São muitas as cidades que ficaram sem esse transporte, que é coisa de Primeiro Mundo, como já foi dito hoje aqui.

E há responsabilidade muito grande do Governo nesse problema, porque o Governo tem que regular o setor e tem que incentivar, sobretudo, as empresas de transporte regional. Percebemos que a cada dia que passa elas vão ficando mais fragilizadas. Eu que sou de um Estado do Norte, que, fundamentalmente, depende do transporte aéreo. Na região da Amazônia, tive notícia, Deputada Lídice da Mata, de que uma outra empresa pequena que atua no Norte também está em vias de encerrar as suas atividades. Eu não vou citar o nome aqui. Isso seria muito grave. Ela atende ao interior do Acre, do Amazonas, do Pará. O encerramento das atividades dessa empresa seria muito ruim. Cabe ao Governo uma política mais clara, no sentido de privilegiar e ajudar o surgimento de novas empresas de transporte regional e a manutenção daquelas que estão em operação.

Com relação às grandes companhias aéreas, quero fazer aqui pontualmente um questionamento. Não vou nem me deter nos outros assuntos, como a questão da comissão, que eu acho um absurdo, porque ela foi se perdendo, perdendo, perdendo, e hoje há empresas aéreas que simplesmente não pagam comissão nenhuma mais, como essas internacionais que vêm para o Brasil.

Mas eu quero me deter aqui em uma luta de muito tempo, em relação ao comissionamento da taxa de embarque. Já que estamos aqui com representação do Governo, da ANAC e das grandes empresas aéreas, podemos descobrir – e passar isso a limpo – quem é o responsável por esse problema. Com o perdão da expressão, que é forte, alguém está se locupletando indevidamente de um recurso, de uma remuneração que é devida ao agente de viagem. Aquele que vende o bilhete, o agente de viagem, quando faz a venda do bilhete, cobra, juntamente com o bilhete, a taxa de embarque, e não é remunerado por isso. E já há decisão da ANAC sobre isso, já existe portaria publicada, no sentido de que a comissão é devida àquele que presta o serviço. Então, quem é que está errado nesse jogo? É a ANAC, a Infraero,

o Governo ou as empresas aéreas, que recebem integralmente o recurso da taxa de embarque, são remuneradas por isso, porque está aqui, e não repassam a remuneração devida aos agentes de viagem?

Se formos fazer um levantamento dos últimos 5 anos quanto ao que seria devido aos agentes de viagem, só no que diz respeito à remuneração sobre a taxa de embarque, os 3% que as companhias aéreas recebem, estariam devendo – não sei se as companhias aéreas, se a ANAC, se a Infraero, se o Governo, mas penso que são as companhias aéreas – milhões de reais aos agentes de viagem, exatamente a parte mais frágil, a parte mais fraca nesta equação.

O questionamento claro que faço aqui à ANAC e aos representantes das empresas aéreas, sobretudo TAM e Gol, que são as que mais vendem hoje, é: onde está esse dinheiro? Por que esse recurso não é repassado ao agente de viagem? E qual o motivo da omissão da Infraero, sobretudo? Isso já era para ter sido definido por parte da Infraero, já que o foi por parte da ANAC, com portaria publicada no Diário Oficial, dizendo que a comissão é devida àquele que presta o serviço. Bastaria que a Infraero tomasse as providências no sentido de não repassar mais o dinheiro às companhias aéreas e repassá-lo aos agentes de viagens que prestaram o serviço.

Sr. Presidente, eram esses os questionamentos que gostaria de fazer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito obrigado, Deputado Moreira Mendes.

Como todos os Parlamentares já fizeram uso da palavra, faremos uma rodada, começando pelo Presidente da TRIP, para que os expositores respondam às indagações formuladas tanto pelos autores dos requerimentos, Deputados Otavio Leite e Dr. Nechar, como também pelos demais Parlamentares.

Antes, porém, concedo a palavra ao Deputado Vinicius Carvalho.

O SR. DEPUTADO VINICIUS CARVALHO – Sr. Presidente, senhores palestrantes, Deputado Dr. Nechar e demais Deputados das Comissões de Turismo e Desporto e de Defesa do Consumidor,

primeiro peço desculpas pela intempestividade da minha intervenção.

Embora o tema dessa audiência conjunta seja discutir a situação das empresas aéreas regionais e, como foi bem dito pelo Deputado Moreira Mendes, a transferência de pagamento de comissões das agências de viagens aos consumidores, vou me ater ao primeiro item, sobre a situação das empresas aéreas regionais.

Visitamos o Amazonas, num trabalho junto com o Exército, e os pelotões de fronteira. Lá vimos a grande dificuldade de acesso daquelas cidades à capital. O Deputado que mora na região sabe disso muito melhor do que eu. Então seria bom que todos, principalmente a ANAC, o pessoal da TAM e da Gol – as grandes companhias aéreas –, enfim, todos os que não conhecem a peculiaridade dessas regiões quase inóspitas vissem a realidade do transporte das pessoas que lá vivem.

Para chegar a um grande centro, principalmente atrás de recursos que salvem vidas, se forem de barco, levam de 15 a 30 dias. As grandes aeronaves não conseguem pousar naqueles aeroportos feitos pelo Exército para ali socorrer as pessoas em caso de necessidade ou de calamidade.

O Deputado Moreira Mendes não quis citar, mas anotei algumas coisas sobre a empresa Rico, da região do Amazonas.

Não faço parte de grupos ou de determinadas entidades ligadas à área de esporte, à área de empresas de turismo. Faço parte da Comissão de Defesa do Consumidor, pura e simplesmente.

Tenho uma pergunta principalmente à ANAC, por intermédio do Superintendente Juliano: o que a ANAC tem feito para no tocante às peculiaridades das empresas regionais, que estão submetidas a um princípio de cartelização por parte da TAM e da Gol, as maiores do país e que têm a possibilidade de praticar preços módicos? Muitas vezes recebemos comunicados, informações, na Comissão de Defesa do Consumidor, no sentido de que as grandes companhias entram em determinado mercado, desestabilizam as empresas de menor porte e, depois, quando não saem, praticam a majoração do preço, prejudicando o consumidor daquela região. Então, Sr. Juliano, o que a ANAC tem feito para coibir essa prática, esse princípio de cartelização por

parte do duopólio da TAM e da Gol, no tocante a desestimular o desenvolvimento dessas empresas regionais.

Vimos, na semana passada, todos devem ter acompanhado, o noticiário de que a própria ANAC constatou que 175 aeroportos do país têm infraestrutura muito aquém do esperado e que também coloca em risco a segurança do usuário, de forma geral. Tanto que a ANAC disse que não iria divulgar os nomes, porque não achava necessário. Mas a questão é: se está colocando em risco a vida do usuário, não é questão a ANAC querer ou não divulgar, tem que divulgar, porque se trata de um crime contra o consumidor. Portanto, a ANAC tem que tomar uma postura, um posicionamento. A TAM e a Gol têm de crescer e desenvolver. Que cresçam, que desenvolvam muito, mas que não usem uma prática mercantilista ultrapassada, que segrega, acaba com as empresas que atendem especificamente as regiões. Os que assistem a uma região sabem das peculiaridades. Sou do Rio de Janeiro, mas visitei e vi a real necessidade da Região Norte.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito obrigado, Deputado Vinicius.

Passarei, conforme combinado, a uma rodada para que os senhores palestrantes respondam as questões levantadas.

Concedo a palavra ao Sr. José Mário Caprioli dos Santos, Presidente da TRIP.

O SR. JOSÉ MÁRIO CAPRIOLI DOS SANTOS – Obrigado, Sr. Presidente.

Na verdade, o que os Deputados e Senadores estão ponderando sobre a aviação regional, para mim, soa como uma poesia. Fico muito contente que isso esteja chegando a esta Casa com essa força, porque esse é um discurso que venho fazendo insistentemente nos últimos anos. Faz 10 anos que fundamos a companhia TRIP e estamos vendo esse fenômeno acontecer no Brasil. Minha família vem do transporte público. Somos uma das empresas de ônibus mais antigas do Brasil, desde 1928, da época em que tinha de abrir porteira para o ônibus passar e tal. A mesma sensação – sou da terceira geração dessa família – que meu avô passava para mim, eu estou sentindo: explorar a aviação regional, abrir porteira é muito difícil de se fazer no Brasil. Deixa-me

perplexo na medida em que não existem políticas públicas consistentes para valorizá-la, estimulá-la de maneira urgente.

Somos um país que não foi capaz de desenvolver o modal ferroviário, um país que tem uma malha rodoviária em que mais de 50% é de regular a muito ruim. Não tenham dúvida de que é muito ruim na Amazônia e nos Estados mais longínquos do país. Ou seja, o país não foi capaz de planejar um sistema ferroviário.

Na Europa, existe um sistema de transporte aéreo espetacular e um sistema de trem muito eficiente.

Nos Estados Unidos, o tráfego de 750 milhões de passageiros, somente nos voos domésticos, torna-os a aviação comercial mais pujante do mundo. Mas também foram capazes de desenvolver um sistema rodoviário inigualável.

Somos um país que não temos os 2 modais e não conseguimos pensar uma viação regional que consiga atingir esses municípios. É por isso que dizia, no começo, que, na década de 70, tivemos 350 municípios servidos por malha aérea e hoje não passamos de 150. Isso é um absurdo!

Estive ontem com pessoas da bancada do Acre. O Deputado Cameli dizia como era sair de Cruzeiro do Sul para chegar a Brasília. Outro dia saí de São Paulo e fui ao sul da França negociar avião, inclusive, e levei menos tempo que o Deputado demora de Cruzeiro do Sul a Brasília.

Volto a reforçar, Deputado, que também queria achar um culpado. Se fosse exclusivamente a ANAC, seria muito simples. Corrigiríamos a ANAC, ficava tudo certo e, em 2009, teríamos uma aviação regional muito pujante. Mas não é. Trata-se de uma política pública muito complexa.

Voltando à pergunta do Deputado Otavio Leite, de quantos por cento é nossa participação no mercado de aviação regional, hoje não passamos de 2% da aviação comercial no país. Qualquer país razoavelmente capilarizado do mundo – capilarizado é aquele que tem malhas truncais, capacidade de penetração em cidades de pequeno e médio portes – tem de 20% a 25% de seu *market share* tipicamente de aviação regional. Quase 40% dos pousos e decolagens dos países que têm um sistema bem desenvolvido é feito por malha regional, e nós, aqui, não passamos de 2%. Isso

me deixa perplexo: não termos uma política pública que volte a essa aviação de um país que não foi capaz de desenvolver outros modais suficientes para atingir os Municípios de Cruzeiro do Sul e Boca do Acre.

O Deputado do Amazonas não está aqui. Hoje somos a empresa que mais vai ao Amazonas, ao Vale do Juruá, a Coari, Carauari, Eirunepé. Esses municípios não são muito conhecidos do público em geral. Os aeroportos desses municípios onde operamos, não vou dizer que são currais, porque poderei cometer uma grande heresia. Também não vou compará-los com rodoviária, porque considero que o passageiro de rodoviária também merece rodoviárias bem montadas. Não vou dizer que o aeroporto parece rodoviária porque seria um demérito aos passageiros rodoviários.

Garanto que V.Exas. ficarão perplexos com as condições em que voamos na região amazônica, na região do Pará ou em qualquer outra região fora dos grandes centros.

Considero a legislação brasileira, afora o Código Brasileiro do Ar, totalmente ultrapassada.

Vejo as pessoas do SNEA. Não consigo dizer, mas acho que uma legislação de 30 anos atrás... A aviação comercial é uma indústria moderna, muito sensível à gestão. Vemos quantos dilemas, quantas visões diferentes cada indústria tem acerca da política tarifária das empresas aéreas de grande porte. Algumas a consideram muito positiva. Na visão da Deputada é negativa.

Enfim, não quero dizer o que é certo ou errado nem fazer um juízo de valor, mas dá para ver quantos espectros diferentes a aviação comercial representa. Trata-se de um desafio de gestão muito grande, e eu considero que esta Casa deveria precipitar isso com muita atenção, porque o país realmente vive a maior crise da aviação regional de toda história. Esta crise não está na televisão, porque a crise que vai à televisão é da BRA, que ocorre em Guarulhos, em São Paulo.

A crise que acontece na aviação regional, ocorre também nos Municípios de Cruzeiro do Sul e de Boca do Acre. Estou considerando mais as regiões do Acre, mas poderia citar outras regiões, como Rondônia. Estamos voando para Ji-Paraná e Porto Velho, onde opera apenas 1 voo por dia. É muito pouco! É muito pou-

co! Como se quer capilarizar um sistema que consegue penetrar? Quando há voo, é 1 por dia. Ou seja, qualquer movimentação de V.Exas., Senadores e Deputados, ou de qualquer um, tem que dormir uma noite. Isso dificulta a viagem. Na medida em que se poderia ter um encontro pessoal, deixa de fazê-lo porque a viagem é um transtorno! É por isso que este país tem 0,17% de penetração de malha aérea. É muito pouco!

Volto a dizer, não estou querendo ser incisivo, mas sou um *player* do mercado de aviação regional, tenho os meus interesses empresariais, precisamos ter equilíbrio econômico, fazemos investimentos muito pesados. A aviação regional precisa de investimentos pesados; os mesmos Airbus e Boeings comprados pelas grandes companhias. Também precisamos comprar os ATRs de última geração, os aviões de U$20 milhões. O Embraer é um avião espetacular para esse tipo de transporte aéreo, custa cerca de trinta e poucos milhões de dólares. São desafios que nos impõem: uso muito intensivo de capital e de mão de obra.

Como dizia do Código Brasileiro do Ar, muito ultrapassado, a legislação que criou a ANAC, que reviu muitas práticas da legislação brasileira, veio num momento em que a sociedade via uma crise muito grande no transporte truncal. Se lembrarmos, há 5 anos, 6 anos existia a VASP e a Transbrasil, que quebraram. Houve uma quebradeira geral. A TAM e a Varig fizeram um *code-share* por um desespero de causa. Esse perfil de crise nos transportadores foi debelado. Existe uma crise no sistema, mas não nos transportadores truncais. Essa mesma crise que levou todo mundo para o buraco naquela época, está acontecendo na aviação regional, sem nenhuma política pública.

Acho que estou me alongando demais. Mas queria tentar dar um presente para o Deputado Nechar, quando fala da Pantanal. Independente de ser uma empresa amiga, de valorizarmos a luta deles, se não houver uma solução para o caos da Pantanal, que serve 140 municípios, a malha aérea vai cair para 130 em um dos Estados mais ricos da Federação. Se esses espaços nos aeroportos centrais voltarem às atuais regras de distribuição para aeroportos coordenados, como é o caso de Congonhas, Guarulhos, não achem que eles serão utilizados para servir Marília, Araçatuba,

Bauru, Juiz de Fora. Eles servirão São Paulo/Curitiba, enfim, os mercados de alta densidade. Não tenham dúvida disso. Se eu fosse uma empresa como a TAM, a Gol, eu faria o mesmo, porque esse é o meu foco de negócio.

Então, essa discussão da Pantanal, que é uma empresa de 5 aviões, 6 aviões, é muito maior, porque ela representa a última regional morrendo. Estamos vendo regionais morrendo no norte do país e uma regional morrendo no centro econômico do país, debaixo de nossos olhos, e a sociedade não consegue dar resposta para isso!

Desculpe, Deputado, é realmente um tema muito relevante para nós. É uma discussão que está muito latente. É uma crise que não está na televisão, mas está acontecendo de fato.

Deputado, quero dar um presente para a cidade de V.Exa. Queremos apresentar para a ANAC um plano de sustentação da Pantanal que envolva nossas empresas. Enfim, solução que atenda ao usuário, atenda à manutenção de municípios servidos por malha aérea. Peço ajuda a esta Casa.

Existe um arcabouço legal, regulatório, montado por esta Casa. A lei da ANAC foi montada aqui. Não adianta só criticarmos a ANAC, porque é uma discussão de toda a sociedade. A ANAC tem de seguir à risca o que a lei lhe impõe. E a lei diz que é permitido fazer o que quiser com o espaço aéreo, desde que a infraestrutura permita. A infraestrutura na cidade mais populosa do país tem uma regra que privilegia a concentração em detrimento do desenvolvimento da avião regional. Isso está acontecendo agora com a Pantanal.

Deputado, o tema é muito abrangente, às vezes, não temos respostas muito curtas, por isso peço perdão a V.Exa.

Agradeço a todos e espero ter respondido um pedacinho do questionamento. Estou sempre à disposição para falar sobre esse tema, tão fascinante, de um país continental que precisa de uma avião regional forte.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito obrigado, Presidente Caprioli.

Quanto à questão do tempo, como já se aproxima das 11h, estamos com praticamente 2 horas de audiência, peço à Mesa objetividade.

Concedo a palavra ao Sr. Carlos Alberto, Presidente da ABAV, para suas considerações.

O SR. CARLOS ALBERTO AMORIM FERREIRA – Obrigado, Deputado.

Inicialmente, agradeço aos Deputados a oportunidade por este debate.

Desde que foi criado o Ministério do Turismo, o turismo se desenvolveu muito em nosso país. Estamos num bom momento, e o turismo crescendo muito mais do que a economia.

Há 52 atividades ligadas ao turismo. É essencial todos compreenderem por que o turismo é importante. Em alguns países, ele é o primeiro segmento da economia; no Brasil, já é o terceiro ou quarto. Poderemos também ser o primeiro crescendo e trabalhando. Mas, realmente, há muitos entraves para o turismo.

O agente de viagem é aquele que tem capacidade de unir, ser o elo da cadeia das 52 atividades do turismo. Por ironia do destino ou não, talvez sejamos o elo mais fraco dessa cadeia. Então, é importantíssimo que os Deputados e os Senadores entendam isso.

Está chegando à Câmara a importante Lei Geral do Turismo. Não temos nenhuma atividade regulamentada. Está em votação no Senado um projeto de lei, o qual passou pela Câmara, já avançou bastante, para regulamentação da atividade. Mas essa Lei Geral do Turismo, que veio do Palácio do Planalto para a Câmara, é importantíssima. Realmente, pode melhorar bastante o relacionamento.

Deputado, acho que é o agente de viagem quem mais defende o consumidor. Dependemos fundamentalmente dele. Todos que viajam por meio de uma agência sabem que sempre brigamos por tarifa mais barata.

Também escuto dizer que nos órgãos de defesa do consumidor, o turismo talvez seja aquele que tenha pouca reclamação. Os índices de reclamação pelos consumidores são baixíssimos.

Alguns são logo resolvidos, acertados. Enfim, a nossa preocupação sempre foi e é com o consumidor final, o nosso cliente.

Disse, no início, que há 8 anos a aviação era concedida pelo Governo, e houve omissão total do DAC naquela ocasião, quando havia uma portaria que regulamentava a nossa comissão. Eles se omitiram completamente, fizeram uma outra portaria para tirar isso, e daí são 8 anos de briga com as companhias aéreas, de desgaste para ambas as partes. Não é agradável para nós, que dependemos da companhia aérea, brigarmos com ela. Não é agradável para nós representarmos 70%, 85% da venda das companhias aéreas e elas brigarem conosco. Agora, elas estão concorrendo conosco no *site*, com preços mais baratos.

Realmente, se a Câmara pudesse nos ajudar a chegar a um consenso, que defenda a nossa atividade e os consumidores. É tudo que queremos.

Peço aos nobres Deputados esse entendimento, para que possamos avançar. É muito importante. O Brasil é um continente, precisa muito da aviação, das companhias fortes. Não queremos, e já pagamos muito pela falência de algumas companhias aéreas, VASP, Transbrasil e Varig, os agentes sempre foram castigados por vender bilhete e depois ter que reembolsar. A responsabilidade é nossa. Desculpem, mas acho que deve haver o entendimento de que temos de conversar mais sobre essa responsabilidade, porque realmente é um transporte concedido pelo governo, que deve ser responsável por isso. O agente de viagem não deve ser penalizado por isso.

Por último, Senador Moreira Mendes, meu amigo, agente de viagem, só para esclarecer sobre a taxa de embarque. Realmente é uma luta nossa há alguns anos, e com a mudança de 3, 4 Presidentes na Infraero, cada um muda e tem um entendimento. Quando conseguimos avançar, assume 1, e pelo triste episódio que V.Exa. presenciou naquela vez com o diretor financeiro da Infraero, entende que a remuneração teria que ser paga à companhia aérea, porque é ela que presta os serviços. Se deixamos de recolher a taxa no bilhete, é o usuário que será castigado, porque não vai poder embarcar.

A Infraero teria que colocar balcões, como na Argentina, para o usuário poder pagar essa taxa de embarque. Então, há uma chantagem aí, porque se o agente de viagem não recolher é o consumidor que vai ser prejudicado.

(Não identificado) – Cheira à conivência isso aí da Infraero.

O SR. CARLOS ALBERTO AMORIM FERREIRA – Não sei. Não diria isso.

(Não identificado) – Mas eu digo. Cheira a uma conivência.

O SR. CARLOS ALBERTO AMORIM FERREIRA – Para nossa felicidade ou não, não quero comemorar. Avançou o entendimento, ou mudou o entendimento da Infraero agora. Conversei, semana passada, com o Diretor de Planejamento, Balarim, se não me engano, e a Infraero entende que realmente o agente de viagem deve ser remunerado pelo recolhimento dessa taxa. Agora, estamos no finalmente de tentar operacionalizar esse método, que também das outras vezes aconteceu. Espero que não sejamos mais uma vez enrolados nesse sentido. É realmente uma questão de justiça, porque até 31 de dezembro o agente de viagem recolhia a taxa de embarque e pagava por isso, porque nós recolhemos CPMF em cima disso. Nós éramos penalizados. Trabalhávamos sem receber nada e ainda tínhamos de pagar CPMF. Felizmente, a partir de 1º de janeiro, com a extinção da CPMF, pelo menos não estamos pagando para trabalhar. Acho que deveríamos ser remunerados por isso.

Acho que nesse assunto, meu caro amigo Moreira Mendes, já avançamos um pouco e com a sua ajuda conseguiremos finalizar esse entendimento com a Infraero.

Mais uma vez, obrigado, Deputado Marcelo Teixeira, Deputado Otavio Leite, por este requerimento, por estarmos aqui. Acho que a Câmara, hoje, tem uma responsabilidade muito grande sobre essa Lei Geral de Turismo. O turismo pode ser e deverá ser a maior fonte de economia, pois gera emprego rapidamente, com pouco investimento gera muito emprego, gera muito investimento e recolhe muitos impostos e pode realmente socializar bastante o nosso país nesse sentido. É importantíssimo que os ilustres Deputados tenham sentimento dessa importância do que é o turismo para o Brasil. E que realmente nessa Lei Geral do

Turismo consigamos fazer com que nossa atividade seja fundamental para o nosso país.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Com a palavra o Diretor Comercial da Gol, Dr. Eduardo Bernardes.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Pois não, Deputado Otavio.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Apenas para formular uma sugestão concreta. Quero crer que todos hão de aquiescer. Está em vigor uma resolução da ANAC, nº 8 de 2007, que claramente, quanto à tarifa de embarque, permite que parte do valor da tarifa poderá ser utilizada para remunerar aquele que prestar efetivamente o serviço de cobrança. É o que aqui se sustenta, que se ponderou.

Nós poderíamos, numa decisão conjunta das duas Comissões, instar, requerer a imediata aplicação dessa providência à Infraero. Porque a Infraero... com uma decisão da Casa, decisão coletiva. A lei permite, a lei sugere a operacionalização prática, a concretização. Por que é que não sai? Temos que exercer o nosso papel, cobrar isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Meu caro diretor comercial da Gol, Dr. Eduardo Bernardes Neto.

O SR. EDUARDO BERNARDES NETO – Bem, eu acho que este plenário é bastante adequado para a gente tratar de todos esses assuntos. Talvez o tempo não seja suficiente para que a gente consiga encontrar solução para tudo que está aqui. Vou procurar ater-me um pouquinho nos assuntos diretos à operação da Gol. Mas antes eu quero deixar uma mensagem: eu acho que a aviação comercial brasileira passou por uma grande transformação nesses últimos anos. O crescimento do transporte aéreo no Brasil, nesses últimos anos, nesses últimos 6 anos, ele supera, e muito, a taxa de crescimento do país. Nós crescemos, a cada ano, mais do que 2 dígitos. Repito, o transporte aéreo cresce a cada ano. Com esse crescimento nós conseguimos disponibilizar a uma parte da população brasileira que não tinha acesso ao transporte aéreo – parte dessa população em mercados longínquos, também, não somente nos grandes centros – a possibilidade desse acesso, com

custo adequado e um produto de qualidade. Então, em relação a todas essas questões de dificuldades, que é necessário tratar aqui nesse fórum, eu gostaria de deixar registrado que há motivos para comemorar. Acreditamos que a crise aérea, passada no último ano, ela, na sua maioria, já foi superada, e para aquilo que não foi superado existe um trabalho contínuo e constante de todas as partes aqui, de todos os representantes também, de toda a sociedade brasileira, no sentido de ajustar esse processo.

Tem algumas perguntas que consegui aqui tomar nota. Primeiramente, Deputado Otavio Leite, com relação ao cronograma de implementação da Gol na relação de remuneração com os agentes de viagem. No dia 11 de março deste ano a Gol esteve reunida junto com a ABAV nacional e as ABAVs regionais para fazer a apresentação desse cronograma. A partir do dia 11 mesmo, que foi a data dessa reunião, a Gol alterou, em partes, a relação dela com agentes de viagem. Mais uma vez, o agente de viagem é responsável por 70% da comercialização da Gol. E, para aqueles que consideram que a companhia aérea não trata o agente de viagem como parceiro, aqui deixo a minha palavra de discordância a isso. O agente de viagem é, sim, o canal distribuidor do nosso produto principal e procuramos, durante todo esse tempo, manter uma relação saudável e transparente com esse agente de viagem.

Então, voltando aqui ao cronograma: dia 11 de março, nós alteramos a forma de remuneração do agente de viagem. Nós acrescentamos um incentivo de venda ao agente de viagem, adicional à comissão que a Gol já praticava naquele momento de 7% para os trechos domésticos; acrescentamos um incentivo de venda de mais 3%. Esse incentivo de venda é válido até 31 de maio de 2008. Porque, a partir de 1º de junho, consta em nosso cronograma a implementação do modelo de remuneração ao agente de viagem nos mesmos moldes do que foi discutido entre a ABAV e a TAM. Essa implementação está prevista para 1º de junho. O único fator que pode determinar a não entrada desse novo modelo em funcionamento é uma mudança sistêmica, que está sendo preparada pela Gol.

Então o nosso compromisso é, a partir de 1º de junho, adequarmos ao mesmo modelo de remuneração adotado, hoje, pela TAM.

Sobre tarifas promocionais, a Gol disponibiliza a mesma quantidade de assentos promocionais pelo canal agente de viagem. Não há distinção de tarifa promocional por canal de venda. Só fazemos uma distinção: as lojas da Gol do aeroporto não vendem tarifa promocional. Agora, o agente de viagem consegue vender tarifa promocional. Inclusive, alguns colegas agentes de viagem, aqui presentes, que possuem estabelecimento comercial dentro dos aeroportos conseguem vender um produto para o nosso cliente num preço mais barato do que o transportador aéreo, no caso a Gol. Porque minha loja do aeroporto não vende tarifa promocional, mas a agência de viagem, se estiver instalada no aeroporto, usando a Internet para realizar a venda de passagens aéreas, consegue oferecer um preço mais barato. Esta é a realidade atual.

Então, a tarifa é, sim, compartilhada na sua totalidade com os agentes de viagem.

Deputado Nechar, a Gol opera no interior de São Paulo. Também já fiz esse mesmo pedido para a empresa. Sou um cidadão do interior de São Paulo, de Araçatuba, tenho uma vontade tremenda de possuir uma operação da Gol lá. Quem sabe, com esse crescimento da empresa, consigamos submeter ao nosso planejamento um estudo um pouco mais detalhado para isso.

A Gol opera hoje na cidade de Presidente Prudente, uma operação que se iniciou no final de 2007 – um sucesso, diga-se de passagem –, e estamos também no interior de São Paulo, na cidade de Campinas.

Vou levar comigo essa lição de casa para a empresa, a fim de fazermos uma avaliação do potencial desses mercados do interior também.

Acho importante ressaltar o crescimento da nossa empresa desde a sua fundação, em 2001, até hoje.

Inicialmente, a Gol operava somente 50 voos diários. Hoje opera uma quantidade superior a 640 voos diários. Então, onde existe demanda identificada nos mercados é feito um estudo e iniciamos as operações. Temos de olhar todos os lados.

Vi aqui o amigo José Mário – posso chamá-lo assim, porque nos conhecemos há bastante tempo – e lembrei que a Gol opera em Cruzeiro do Sul. Temos uma operação que liga Cruzeiro do Sul a Rio Branco. Mas há dificuldade de se chegar a Brasília. É necessário permanecer uma noite em Rio Branco. Precisamos avaliar muito bem o fluxo de clientes de Cruzeiro do Sul para Brasília. Não é somente colocar um avião com capacidade para 144 passageiros – no caso da Gol, a menor aeronave tem essa capacidade – para operar uma ligação onde não existe demanda, porque o resultado da empresa não vai permitir que essa operação se perpetue. É uma questão muito mais ampla do que simplesmente o desejo de se colocar uma aeronave num destino. Acho que é um conjunto.

Outro ponto importante, Cacá, se me permite, é agregar a comissão ao valor da passagem, como era o modelo antigo de remuneração e, infelizmente, como é o modelo atual da Gol. A comissão do agente de viagem já está embutida no preço da passagem, diferente do modelo proposto.

Acho que esse modelo seria um retrocesso a todo o avanço que conseguimos até agora. Como representante da Gol, posso dizer que nossa intenção era entrar, com esse mesmo modelo proposto pela ABAV e implementado pela TAM, na mesma data em que entrou a TAM. Por problemas sistêmicos, isso não foi possível. No nosso ponto de vista, voltar ao modelo tradicional, o qual a Gol pratica hoje, seria um retrocesso.

Acho que consegui captar um pouco das perguntas.

Com relação à comissão, como disse Carlos Alberto, Presidente da ABAV, particularmente não tenho detalhes sobre esse assunto. Mas os representantes da Gol realizaram reuniões com a Infraero para discutir esse tema. A companhia aérea recolhe... Recolhe não. O processamento se dá dentro da companhia aérea. Não estou aqui discordando de que a venda se dá pelo agente de viagem, mas é que isso está no sistema da companhia aérea.

O SR. DEPUTADO MOREIRA MENDES – E a companhia recebe a comissão.

O SR. EDUARDO BERNARDES NETO – Vamos chegar a esse ponto, que, inclusive, foi tema da reunião junto com a Infraero.

A companhia aérea recebe a taxa de embarque. Hoje, no sistema da Gol, é impossível vender uma passagem sem recolher a taxa de embarque. Hoje, com a parametrização do sistema, é impossível tirarmos daquela venda o valor da taxa de embarque. Sistemicamente falando, hoje isso não é possível. A companhia aérea recebe uma remuneração por isso – é verdadeiro este fato – e, inclusive, já discute com a Infraero se esse valor de remuneração é adequado para cobrir os custos administrativos e operacionais, no sentido de receber esse dinheiro e depois repassá-lo.

Então, do nosso lado, já existe também uma preocupação sobre se o que recebemos por esse serviço é suficiente ou é adequado para cobrir nossas despesas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito obrigado, meu caro Diretor, Dr. Eduardo Bernardes.

Dado o adiantado, passo imediatamente a palavra ao Sr. Marco Antônio, gerente da TAM.

O SR. MARCO ANTÔNIO RAMOS DE SOUZA – Obrigado, Sr. Deputado.

Estamos completando 2 meses com o novo modelo de remuneração aos agentes de viagem. Numa reunião, nós, TAM e ABAV, chegamos ao consenso de que realmente o projeto foi cumprido na sua íntegra, e obtivemos um sucesso tremendo!

Um ponto que recebemos como uma solicitação da ABAV foi a divergência entre o *site* da TAM e as agências de viagem; ou seja, para a TAM e para o próprio consumidor, identificamos que a venda assistida carece da comissão, e, na venda não-assistida, como não existe a manipulação, não existe o consumo de custos, enfim, de pessoal técnico, demos ao consumidor a oportunidade de comprar uma passagem com preço menor. Isso consta em nosso acordo.

O Carlos trouxe essa reivindicação da ABAV, que está em análise com a diretoria da TAM. Enfim, o acordo foi construído e a qualquer momento pode ser readequado mediante o surgimento de uma eventual discordância de uma das partes; ou seja, o acordo pode ser revisto.

Com relação à expressão "taxa do agente de viagem", sobre a qual ouvi de alguns Deputados, não a considero a melhor ou a

mais cabível para o agente de viagem. Gostaria que fosse usado o termo "remuneração do agente de viagem".

O agente de viagem, hoje, não é mais um emissor de bilhetes; é um consultor de serviços. Ele presta serviço de *check-in*, como comentou o nobre Deputado Otavio Leite; ele analisa as condições de disponibilidade de hotéis; ele faz a reserva de carro de passageiro. Ou seja, realmente, houve uma mudança muito grande das atividades do agente de viagem ou consultor de viagem.

Gostaria de esclarecer que a TAM não repassou a remuneração de viagens ao consumidor final; ela segregou os valores, ou seja, apenas desmembrou da tarifa o valor devido ao agente de viagem. Deixamos de forma transparente no recibo o e-mail de confirmação de compra do passageiro o valor que é devido ao agente de viagem.

Com relação ao comissionamento, taxa de embarque, infelizmente, eu não tenho como entrar em detalhe sobre se é devido ou não. Mas eu me comprometo a levar para os diretores da TAM os 2 pontos que são muito importantes, que é a exploração regional e o fato de a comissão estar ou não relacionada à taxa de embarque.

Era só isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Vamos ouvir agora a palavra da ANAC, uma vez que algumas indagações foram dirigidas ao Superintendente Juliano. Então, é importante que ouçamos a sua fala.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN– Vou tentar responder às perguntas na ordem.

A primeira questão é sobre a tarifa de embarque e a remuneração do agente de viagem. Refletindo um pouco sobre a tarifa de embarque, nós tínhamos duas opções para cobrar isso do passageiro, porque isso é mais ou menos um padrão no mundo inteiro. Ou o administrador aeroportuário cobra direto no aeroporto no momento do embarque, ou cobra via terceiros, via agente de viagem, via empresa aérea. A opção da ANAC, até por uma questão de comodidade ao passageiro, é de que seja cobrado diretamente na venda. Isso facilita, evita filas, enfim.

E aí tem uma questão: a ANAC reconhece ou não? Qual é o papel da ANAC nisso em relação ao agente de viagem? A ANAC reconhece. E tanto reconhece que previu na resolução que isso poderia ser cobrado. Agora, mais uma vez, digo que essa é uma relação entre o detentor dos recursos e os seus prepostos, os seus terceiros. A ANAC não recebe um centavo dessa tarifa de embarque. Isto é importante esclarecermos. A ANAC não recebe um centavo da tarifa de embarque. Essa tarifa vai integralmente para o administrador de infraestrutura aeroportuária, seja a Infraero, seja o DAESP, ou qualquer administrador.

Aliás, nesse sentido, até peço a ajuda dos senhores, porque a ANAC não tem recursos previstos em lei. A ANAC é uma autarquia especial, o que pressupõe independência financeira. Mas, no momento em que a Lei da ANAC estava para sair, foi cortada a provisão dos recursos. Então a ANAC tem buscado uma solução legal para que possa ter seus recursos. Porque ela não os tem. O que cabe à ANAC hoje, em toda a tarifação, é um percentual de uma taxa de administração, algo que hoje gira na casa de 20 milhões por ano, mas para um orçamento muitas vezes maior do que isso. Então, até para esclarecer, isso não é da ANAC. A ANAC não recebe. Não é a ANAC que se nega a repassar, porque não é nosso esse recurso.

O SR. DEPUTADO MOREIRA MENDES – Mas pode gestionar junto à Infraero. É a Infraero que deve.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN– É a Infraero, exatamente. E estamos abertos. Tanto estamos que colocamos isso em resolução. E, se for uma questão de fazer uma discussão coletiva, pública, estamos dispostos a fazer. Não tem o menor problema.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Permita-me, Dr. Juliano: não seria o caso de alterar então o texto dessa resolução, saindo de um padrão, de uma faculdade, de uma possibilidade para um dever, para uma regra obrigatória? Se a ANAC pode facultar, pode exigir. É um bom tema para a próxima reunião do CONAC. Aliás, quando será a próxima reunião?

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN– Não sei exatamente a data.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Ok.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN– Nós vamos estudar isso, eu vou levar essa questão adiante. Eu acho que é uma questão que diz respeito ao princípio da lei, às normas da lei de deixar o mercado livre, de deixar o mercado se acertar. Acho que é isso que está colocado nos regramentos que hoje regem a questão. Não acho conveniente que haja um tipo de intervenção ou obrigação. Bom, precisamos estudar a questão.

Passando agora ao problema da concessão. O Deputado perguntou qual é o prazo de concessão. Não existe um prazo único. Eu posso falar para o senhores os prazos que foram celebrados. O prazo da Pantanal, por exemplo, era de 15 anos. Foi uma concessão outorgada em 1993 por 15 anos e, portanto, estava vencendo agora em 2008. Os contratos de concessão assinados na ANAC já, e não no DAC enquanto ANAC, foram colocados por um período de 3 anos.

Qual é a lógica por trás de um prazo de um contrato de concessão? O instrumento de concessão é um instrumento em que se concede, se outorga a uma pessoa a prestação de um determinado serviço. Para isso ela faz investimentos, o que depende de uma maturação; e ela deve ter os retornos para isso, um prazo naquele contrato para que a pessoa tenha de volta os investimentos que fez.

A concessão do transporte aéreo tem uma característica específica até pela liberdade tarifária e porque o investimento hoje é livre, quer dizer, a empresa aérea investe o quanto quer na capacidade, atende aos mercados que ela quer. Então, entendemos que o prazo para haver esse retorno não precisa ser tão grande assim. Mas quanto a isso, mais uma vez eu repito: a Agência é nova; foi uma discussão que iniciamos com a criação da ANAC, e ela é continuada. Talvez 3 anos não seja o tempo adequado. Talvez sejam necessários 10 anos, 8 anos, enfim, é um ajuste que ainda estamos fazendo na legislação, inclusive quanto ao instrumento do contrato de concessão em si.

A questão da Pantanal. Por que o caso Pantanal se precipitou nesse momento? Porque a concessão estava expirando. Toda essa questão das certidões veio à tona pela necessidade de renovação do contrato. Se a Pantanal não tivesse pedido renovação

do contrato, ou quisesse encerrar suas atividades ao fim de 25 de março, ela teria encerrado as suas atividades naturalmente. Como houve um processo de renovação, e para fazer a renovação é obrigatório – não é facultado, não fizemos porque quisemos, não fizemos a Pantanal porque escolhemos a Pantanal – que se cobrem e exijam as certidões, assim como outros problemas. São uma série de requisitos que a empresa tem de cumprir para estar apta a prestar um serviço público adequado. Então, a questão da Pantanal se precipitou em razão do prazo do contrato de concessão. É verdade que a Pantanal apresentou à ANAC as certidões. Ela as apresentou depois do dia 24 de março. Aí já era um momento em que ela estava operando sob liminar. Quer dizer, para a ANAC, na condição de órgão regulador, suas operações se encerrariam com o fim do contrato de concessão, mas a empresa conseguiu na Justiça uma liminar, que é legítima, obrigando a ANAC a aceitar e prorrogar o contrato vigente. Não era renovar, mas prorrogar o contrato vigente até que a discussão judicial entre a Pantanal e a Fazenda Pública se concluísse. Então, a ANAC está cumprindo essa liminar. O contrato da Pantanal está prorrogado por decisão judicial até que essa questão que envolve Fazenda e Pantanal seja resolvida. A Pantanal entregou a certidão, mas fora do prazo, portanto, intempestivamente. No entanto, por outro lado, o contrato está renovado sob decisão judicial, só que a decisão é liminar.

Estamos estudando a melhor forma de tratar disso. Mais uma vez eu repito: não é uma questão contra a Pantanal ou a favor dela, mas uma questão de concessão de serviço público. Assim, se a decisão judicial for no sentido de que se mantenha a liminar e que se renove o contrato, nós vamos renová-lo. Se a decisão for de que a liminar foi indevida e seja cassada, enfim, que o prazo de entrega da certidão não foi cumprido, a concessão não pode ser renovada. É uma questão legal.

O atendimento ou a falta de atendimento das cidades é outra questão que eu queria deixar bem clara. Bauru e Marília não são exclusividade da Pantanal. Toda e qualquer empresa que quiser prestar serviço aéreo lá, dadas as restrições de infraestrutura operacional, pode operar. Basta pedir à ANAC que nós vamos

cumprir os trâmites legais e conceder. É claro que o caso da ligação Bauru-Congonhas tem um elemento a mais, o fato de o aeroporto ser coordenado. Quando o aeroporto é coordenado, cria-se a figura do *slot*, que é concedido a A, B ou C. Então, talvez uma empresa como a TRIP, que hoje não opera no Aeroporto de Congonhas por não ser detentora de *slot*, simplesmente não conseguiria operar Bauru-Congonhas devido à regra vigente hoje, mas poderia operar Bauru a qualquer outro ponto, mais uma vez repito, dadas as restrições de capacidade e as condições de segurança mínima exigidas para concessão de linha.

Acho importante falar um pouco sobre o *slot* e sua regra. Essa regra foi criada pela Resolução nº 2 da ANAC, que disciplina o processo de distribuição dos *slots*. Antigamente não existia uma regra e era mais ou menos assim: quem pedisse primeiro ganhava. Isso na visão da ANAC gerava pouca transparência: não sabíamos quem tinha pedido primeiro, às vezes alguém ligava, às vezes passava um fax, as empresas ficavam pedindo reiteradamente, porque caso surgisse um *slot*, ela podia brigar em relação a se ela foi a primeira ou não. Então, a ANAC criou essa regra. Eu não era Superintendente à época, mas foi feito um debate interno, e a ANAC baixou essa resolução. Talvez ela não seja a mais adequada, mas a situação não tinha regramento e passou a ter algum, e uma regra clara. Adequada ou não, trata-se de uma regra bem clara de distribuição de *slots*. Isso nos poupou uma série de problemas e de pressões que sempre ocorriam quando da liberação do *slot*. Era questão de discutir e rever a distribuição de *slots* para tentar atender mais uma vez ao interesse público.

Concordo com o José Mário quando diz que essa é uma discussão que talvez passe pela característica do *slot*, de quantos *slots* se dão para os entrantes, quantos *slots* se dão para quem já opera no aeroporto, como é feita a distribuição. Mas essa é uma discussão que estamos levantando, já estamos procedendo à ela, já vamos revisá-la ou não e chegando a um consenso sobre o assunto na ANAC. Essa discussão vai envolver toda a sociedade.

Outra coisa que escutamos muito é que esses *slots* estão sendo retomados para a empresa A, B ou C que vai vir a operar. Não existe isso. Mais uma vez repito: os *slots* vão ser redistribuídos

segundo o regramento que exista, seja no caso de o regramento hoje vigente ser revogado e substituído por outro, seja no de ele ser mantido.

Outro ponto citado foi sobre a Varig, se houve um tratamento diferente em seu caso. A Varig foi, sim, um caso especial, porque todo o processo de venda da empresa foi feito no âmbito da recuperação judicial. Havia um juiz nomeado para tratar da venda da Varig, cuidar de sua liquidação e tentar salvar o que eles chamam de unidade produtiva da empresa. Uma das decisões do juiz foi que os *slots* que a Varig operava iriam junto com seus ativos para quem a comprasse. Então, não que tenha sido dado um tratamento diferente, mas, repito, nós cumprimos uma decisão judicial. Inclusive, isso aconteceu até nas frequências internacionais. A Varig era designada para algumas frequências, e foi passado para quem a comprou o direito de explorá-las ou não.

Plano de contingência. O que a ANAC fez em relação à Pantanal? É importante esclarecer que não foi uma semana ou 10 dias antes que resolvemos fazer parar a Pantanal. A discussão do processo de renovação é longa e já vem do ano passado para cá. Assim, nossa conversa, nossa interação com a Pantanal era contínua. Oficiamos à empresa diversas vezes.

A questão da certidão especificamente – mais uma vez esclareço que à época eu não era Superintendente, mas me lembro bem disso – vem desde dezembro. Desde dezembro a ANAC cobra da Pantanal essas certidões. Então, reiteradamente foi dado prazo, foram feitas discussões para tentar preservar, para que se cumpram os objetivos, até com boa antecedência para que não se descontinuasse o serviço. E era essa a nossa intenção.

O problema é que não aconteceu. A Pantanal trouxe a certidão depois do prazo, e ela apresentou já sob liminar, a ANAC já tinha prorrogado o contrato por decisão liminar. O que a ANAC fez? Quando vimos que o prazo final estava chegando, começamos a tomar medidas, sim, para proteger o passageiro. Com a aviação civil não é muito fácil lidar. Não podemos simplesmente ir para a televisão e dizer que determinada empresa pode parar no dia tal. Funciona um pouco como com os bancos. Se o Banco

Central disser que o Banco Santos está com problemas, todo o mundo vai tirar seu dinheiro e quebrar o banco. Então, nossa responsabilidade com esse tipo de informação é muito grande. Eu lembro que no passado o DAC interveio em empresa aérea, e depois isso foi questionado judicialmente. Portanto, não é um processo muito fácil.

O que nós fizemos foi o seguinte: juntamente com a Pantanal, restringimos a venda de bilhetes por um prazo superior a 15 dias, por exemplo. Para quê? Para que começássemos a ter um controle do passivo de passageiros a serem transportados. Isso foi sendo feito, e as exigências foram sendo apertadas um pouco mais à medida que o prazo de concessão ia chegando ao seu fim. Tanto que, desde 10 de março, a Pantanal tinha ficado proibida de vender qualquer bilhete a partir do dia 25. Mas os senhores podem me falar que havia pessoas com bilhete. Sim, mas as passagens tinham sido compradas com bastante antecedência e havia uma quantidade muito pequena de passageiros. A situação era possível de se administrar. Além disso, tivemos com a Pantanal conversas no sentido de que já se processasse o reembolso de todas as linhas que só a Pantanal operava. Então, onde a Pantanal operava sozinha e não havia nenhuma possibilidade de se endossar ou de se transportar o passageiro via outra companhia, que a empresa adotasse os procedimentos normais e legais para reembolsar àqueles passageiros. Inclusive, nesse caso não foi só a Pantanal, envolvemos a TAM que também tinha um acordo comercial e era distribuidora da Pantanal. E assim foi feito. Temos aprendido muito, tanto com o caso Varig, como com o caso BRA. Estamos aprimorando esse processo a cada dia.

Se a Pantanal realmente tivesse deixado de operar, não teria trazido a repercussão e todos os prejuízos aos passageiros que vimos no passado. É mais ou menos dessa forma que queremos agir, e não simplesmente divulgar na imprensa que a Pantanal deixará de operar no dia tal e dizer às pessoas que não comprem passagem. Até porque não tínhamos essa certeza, não podíamos afirmar que ela não teria o contrato renovado. Tínhamos que tomar medidas para, caso aquele risco se deflagrasse, minimizar as consequências.

O desatendimento, claro, é um transtorno, é um problema para nós.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN– Particularmente, gostaria que todos os municípios brasileiros tivessem aeroportos decentes e que em todos eles descessem aviões. Mas não podemos forçá-los a isso. Podemos, sim, tomar medidas para estimular o crescimento. Como já foi dito aqui, a aviação é incipiente no Brasil. Cito um dado: os americanos transportam 750 milhões de passageiros por ano, enquanto nós transportamos apenas 40 mil. Isso é ruim. O bom é que estamos crescendo a uma taxa de 2 dígitos, 4 a 5 vezes o crescimento do PIB. No ano passado não atingimos esse índice por restrições de infraestrutura e por outras restrições. Não tem nada a ver com o transporte, com as concessionárias, que estão investindo, principalmente as troncais. Elas são hoje empresas extremamente capitalizadas, com controle de custo. Os responsáveis por esse crescimento somos todos nós. É, de certo modo, consequência do regramento.

Antigamente a regulação era muito restritiva na aviação. À medida que foram sendo liberadas essas regras, o transporte foi ganhando proporção e o crescimento foi sendo cada vez maior. É uma pena não termos tido capacidade de promover o mesmo ciclo de crescimento e investimento na infraestrutura aeroportuária para proporcionar todo o potencial de crescimento da aviação. Mas estamos trabalhando isso. A falta de recursos é um problema, mas também é preciso haver definição de regras. Muito se discute quanto do PAC deve ir para a área de infraestrutura. Para nós essa discussão é central. Não adianta querermos que todos os aeroportos sejam internacionais. Isso demanda muito dinheiro, e a manutenção é custosa. Precisamos aprofundar essa discussão.

Outra questão é a aviação regional, especialmente no Norte.

A Região Norte do país tem especificidades em relação às outras regiões. O transporte é regional; a densidade de tráfego é menor, no máximo média, poucas são as localidades com alta densidade de tráfego. Mas, além disso, ela tem um problema de acesso. É a chamada região remota, cujo acesso é difícil até por outro modal. Às vezes apenas o modal aéreo consegue atender a determinadas localidades. Isso é assim no Brasil e no mundo in-

teiro. Vemos na Europa um sistema ferroviário muito forte. Mas na Noruega, nas ilhas, na Inglaterra, não se consegue fazer um modal. Só avião chega a determinados locais.

Nesse caso, na minha opinião, a discussão passa pela aviação regional, como atender da melhor maneira regiões que são de difícil acesso.

Estamos buscando desenvolver instrumentos nesse sentido. Discute-se, em uma das Casas do Congresso, a possível concessão de subsídio a algumas linhas a serem suplementadas. Desculpem-me, não sei em qual delas. Mas existe tal projeto. Para nós esse problema é central, principalmente no que se refere a como desenvolver a infraestrutura. Acreditamos que com infraestrutura o crescimento na aviação, nas linhas troncais, acabará amadurecendo e saturando. Com isso, a onda de desenvolvimento avançará em direção aos centros de menor densidade. É assim que enxergamos a aviação na ANAC.

A aviação era incipiente e começou a crescer muito. Onde ela cresce primeiro? Claro que nos mercados de maior densidade, de maior capacidade. E foi o que aconteceu. Ela se desenvolveu primeiro nas regiões troncais. Agora está se desenvolvendo nas regiões de menor densidade.

A aviação regional – essa distinção, que o José Mário abordou muito bem, é didática, na medida em que não há uma distinção legal do que é aviação regional e aviação nacional –, apesar de ser pequena, tem crescido a taxas muito grandes. Para nós, esse processo se aprofundará e se acelerará cada vez mais.

O que a ANAC pode fazer hoje? O mercado hoje é livre. Voa-se para qualquer lugar. Se a TAM quiser comprar ATRs, Embraer menor e atender a essas localidades, pode fazê-lo. Da mesma forma, a TRIP pode, se quiser, comprar aviões grandes e atender ao mercado que quiser. De nossa parte, devemos criar um ambiente em que o investimento flua de forma fácil e o acesso ao crédito seja fácil para as empresas, porque o setor precisa de investimento pesado; desburocratizar os investimentos.

A ANAC não considera, na aviação, apenas os *players* que atuam hoje no mercado, mas também os possíveis, os potenciais *player*s do mercado. Facilitar a entrada de novos *player*s

no mercado talvez seja uma forma de fomento. Não basta dar dinheiro para as empresas que estão atuando. Nem temos condições de fazer isso. Temos tentado desburocratizar os procedimentos. Há muita coisa para ser feita. Mas é um processo. E estamos evoluindo nesse sentido.

Uma questão central, que todos acompanham na mídia, é a do capital estrangeiro. Se fosse permitido a grandes empresários, grandes grupos econômicos do exterior injetar dinheiro nas empresas na forma de capital ou qualquer outra, talvez aumentasse o número de potenciais entrantes e talvez surgissem oportunidades de negócio com o surgimento de novas empresas. Talvez assim não fôssemos depender do investimento de um americano de sucesso que por acaso nasceu em São Paulo. Talvez não ficássemos presos a isso. É assim que tentamos, com as armas que temos, incentivar, estimular o mercado.

Mas não podemos simplesmente obrigar as empresas a fazer isso ou aquilo, até porque as nossas normas não comportam isso. O que podemos é estimular as empresas. Era essa a mensagem que queria passar aos senhores.

Rapidamente, não quero ficar sem me manifestar sobre os comentários que ouvi aqui acerca da cartelização que estaria sendo feita por empresas, que estariam adotando conduta anticompetitiva. Assim como fizemos com o DPDC, Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor, do Ministério da Justiça, estamos estreitando relações com o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência. Estamos, neste momento, em discussão para firmar um acordo de cooperação.

A lei da ANAC previa algum tipo de competência para coibir ações anticompetitivas. Isso foi vetado pelo Presidente, por entender que existe hoje um órgão competente – e existe realmente – para julgar essas questões.

Desse modo, toda denúncia de infração à ordem econômica é encaminhada ao referido órgão, que subsidiamos com informações. É um trabalho muito mais de parceria, visto que não é competência da ANAC fazer juízo de valor nesse sentido, isto é, se tal conduta é ou não é competitiva ou anticompetitiva.

Essa discussão passa, eminentemente, pelo Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência.

O SR. DEPUTADO VINICIUS CARVALHO – Sra. Presidenta, quero apenas fazer uma breve consideração, tendo em vista o que o Sr. Juliano disse sobre a minha indagação.

Sr. Juliano, a ANAC já parou para analisar, como o senhor bem disse, que ela não pode obrigar as empresas a viajar para o trecho A, B ou C. Mas, a despeito do que foi feito com as telecomunicações, as empresas que concorreram e ganharam as suas concessões tiveram as suas metas estipuladas pelo Governo. Elas, desse modo, têm um prazo para cumprir essas metas. Grande parte delas tem cumprido, tanto é que se aumentou, substancialmente, a quantidade de usuários do serviço telefônico.

Por que a ANAC, ao fazer renovações e concessões, não apresenta metas visando essas questões para a regionalização? Acredito que esta Casa não consegue ver a distinção entre aviação regional e nacional. Estamos falando do mesmo país.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Lídice da Mata) – Com a palavra o Deputado Dr. Nechar.

O SR. DEPUTADO DR. NECHAR – Antes de dar a palavra ao Celso e ao Júlio, gostaria de dizer que é de assustar que 2% da aviação seja chamada de regional. Acredito que estão fadadas realmente a desaparecer. Uma aviação que utiliza pequenas aeronaves, onde, nós, Brasil, somos os principais produtores de avião do mundo. Pasmem, senhores. Concorremos no mercado internacional e não temos aeronaves brasileiras rodando nas nossas pequenas empresas.

Conforme as palavras do nosso querido Eduardo Bernardes, a Gol vai tentar ver a possibilidade de suprir as nossas regiões em Araçatuba, Marília, Prudente, Bauru. Vai ser uma beleza: a Gol ganhar a concorrência na terra da TAM. Vai ser muito bom.

Não consigo ainda entender a tal segregação em vez de repasse ao consumidor. Deputado Celso Russomanno, V.Exa, que é um grande colega nosso que luta pelo consumidor aqui na Casa, essa tal segregação não consegui entender ainda. Veja, nós, Deputados, para conseguirmos uma passagem de avião, do nosso gabinete, pagamos mais baixo; se descermos para comprar na agência da

TAM, pagamos 10% a mais. Não é uma agência de viagem da ABAV, não.

Pergunto: quem tinha computador há 10 anos? Quantos computadores há hoje? Essa relação – 70% ser vendida pela ABAV e 15% pela TAM – vai mudar daqui a 3 meses; ou será que o nosso povo não é inteligente a ponto de pedir para o netinho comprar a passagem pela Internet?

Por que há estímulo às pequenas empresas, até com subsídios para a compra de aeronaves? Se não podemos ter uma aeronave de 150 lugares, de Marília a São Paulo, que tenhamos uma de 40 produzida no Brasil.

Eram esses os questionamentos que eu queria fazer.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Lídice da Mata) – Passo a palavra, antes de mais nada, ao nosso caro Deputado Celso Russomanno.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Sra. Presidenta, Deputada Lídice da Mata, parabenizo o Deputado Dr. Nechar pelo requerimento de realização desta audiência pública.

V.Exa., Deputado, sabe que fiz questão de assinar o requerimento, preocupado com a questão do consumidor.

Sem dúvida alguma, a nossa preocupação na Comissão de Defesa do Consumidor não pode ser diferente nesta Comissão de Turismo.

Podíamos falar sobre crise aérea e sobre todos os problemas que estamos vivendo, mas o foco da questão é o acordo firmado entre a ABAV e a TAM. Esse acordo fere a Lei nº 8.884.

Deputado Nechar, membros da Mesa, eu só não tomei providência porque queria aguardar esta audiência pública, providência esta que pode ser adotada de várias maneiras.

A Lei nº 8.884, Lei da Concorrência, diz o seguinte:

> *"Das averiguações preliminares.*
>
> *As representações de Comissão do Congresso Nacional ou de qualquer de suas Casas independem de averiguações preliminares, instaurando-se desde logo o processo administrativo, desde que a Comissão o provoque."*

Portanto, a Comissão de Defesa do Consumidor vai provocar a discussão no CADE se nós não conseguirmos sair desta audiência pública com a solução para o problema, ou seja, o acordo firmado entre a Associação Brasileira das Agências de Viagem e a TAM. A primeira questão a ser discutida é: quem contrata quem? Nós consumidores estamos contratando as empresas de viagem para vender nossas passagens? Não. Quem contratou as empresas de viagem para vender as passagens da TAM foi a TAM. Então, se a TAM contrata, ela paga. A TAM não pode impor ao consumidor a obrigação de pagar por uma prestação de serviço que ela contratou.

O documento firmado entre ABAV e TAM tem todas as características de infração à Lei nº 8.884.

Sinto muito que o Dr. Carlos Alberto, Presidente da ABAV, tenha saído. Ele veio até aqui conversar comigo. De fato, ele se predispôs a tentar resolver o problema. A TAM, não, quero deixar bem claro, Sr. Marco Antônio de Souza. A TAM, não.

Oficiei à ABAV, como Presidente da Comissão de Fiscalização e Controle, solicitando que ela respondesse sobre o acordo firmado, no qual estabelecia que, para passagens até 300 reais, seriam pagos 30 reais de comissão para a Associação Brasileira das Agências de Viagem e, acima de 300 reais, 10% sobre o valor da passagem. O que aconteceu quando isso foi implantado? Os Juizados Especiais de Pequenas Causas dos aeroportos lotaram, e consequentemente os órgãos de defesa do consumidor começaram a receber reclamações. Isso não foi diferente e chegou da mesma forma à Comissão de Defesa do Consumidor da Câmara dos Deputados. Assim, tomei providências – as Comissões de Defesa do Consumidor e de Fiscalização e Controle – no sentido de fazer um ofício questionando a ABAV, que me respondeu dizendo o seguinte, dentre outras coisas:

> *"O acordo resulta também da absoluta distância que as autoridades setoriais adotaram em relação a este problema, sob a motivação de que a remuneração das agências de turismo diz respeito só às transportadoras e às próprias agências, muito embora se trate de concessão de serviço*

público e a comissão integrasse o custo tarifário de conformidade com a lei."

O meu questionamento, Deputado Dr. Nechar, quando foi desvinculado o pagamento da comissão – eu não entendo muito bem isso. Quando contrato uma empresa para vender um produto meu, eu imponho ao consumidor que pague a conta? Não dá para entender. Pelo que me consta nos usos e costumes brasileiros, quem contrata a prestação de um serviço paga por ela. É assim que funciona.

Portanto, peço ao Deputado Dr. Nechar paciência, porque preciso fazer algumas perguntas à Mesa. Depois, farei as considerações na forma do que estabelece o Código de Defesa do Consumidor e a Lei de Concorrência, Lei nº 8.884.

Peço à Mesa e aos Deputados paciência, para que possamos sair daqui, ou com uma solução para o problema, ou com uma ação das Comissões de Defesa do Consumidor e de Turismo ao CADE, e uma Ação Civil Pública, que vou mover por meio do Instituto Nacional de Defesa do Consumidor – não tenham dúvida disso. Vou buscar liminar, vai ser um pega-pra-capar. Diz o ditado: antes um mal acordo do que uma boa demanda. E a demanda vem por aí, e só não veio até agora devido à realização desta audiência pública por iniciativa de V.Exa.

Pergunto: quando foi implantado o sistema, caiu o preço das passagens? É a primeira pergunta que formulo à ABAV. Caiu o preço das passagens?

O SR. PEDRO COSTA – Na verdade, os agentes de viagem nunca interferiram na formação da tarifa aérea. A tarifa é exclusivamente elaborada pelas companhias aéreas. A tarifa aérea – respondendo diretamente à sua pergunta quanto a cair ou subir –, nos últimos anos, tem passado por promoções muito especiais. Por isso o número de vendas no transporte aéreo cresceu enormemente. Não tenho a menor dúvida de que o consumidor ganhou muito com isso. A passagem caiu. Ressalto que a formação da tarifa aérea não é elaborada pelo agente de viagem.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – A pergunta não me foi respondida. Qual é a sua graça? Desculpe-me.

O SR. PEDRO COSTA – Pedro Costa.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Sr. Pedro, a pergunta não me foi respondida. Veja, uma passagem de 300 reais – e, dentro dessa passagem, estava incluída a comissão da ABAV, até então estava incluída –, quando foi firmado o acordo, caiu para 270 reais?

O SR. PEDRO COSTA – A tarifa...

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Sr. Pedro, por favor, seja objetivo.

O SR. PEDRO COSTA – Ilustre Deputado,...

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Não caiu?

O SR. PEDRO COSTA – Não.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Então, isso prova a majoração de preços. Isso prova o que eu precisava ouvir, Deputado Dr. Nechar, que se firmou um acordo entre uma associação. A Lei nº 8.884 não permite que as associações de classe firmem acordos de valores com qualquer empresa dominante no mercado. Essa vedação foi informada, por meio de ofício, à ABAV, que me respondeu – estou recebendo, neste momento, cópia, enviada pelo meu gabinete, do instrumento firmado entre as partes. Eu poderia até considerar que foi firmado um acordo com a associação. E, por muito menos, o CADE já interveio num acordo firmado com o Sindicato dos Postos de Gasolina de Campinas, no interior do Estado de São Paulo, para não receber mais cartão de crédito, porque a taxa era alta. O CADE, então, interveio nos postos de gasolina.

Entidade de classe não pode se organizar para fazer preço, porque isso caracteriza crime. Por isso oficiei à ABAV, dizendo que não era essa a solução. No entanto, a TAM está impondo, pois domina o mercado.

A Lei nº 8.884 dispõe o seguinte:

> *"A posição dominante, a que se refere o parágrafo anterior, é presumida quando a empresa ou grupo de empresas controla 20% do mercado relevante – e é mais –, podendo esse percentual ser alterado pelo CADE para setores específicos."*

Dentre as infrações, temos: criar dificuldade à constituição, funcionamento, desempenho e desenvolvimento de empresa concorrente ou de fornecedor adquirente ou financiador de bens e serviços. Qual a dificuldade criada pela TAM aos agentes de viagem? "Agora, nós não pagamos mais, porque somos dominantes de mercado. Nós temos o domínio de mercado. Nós não pagamos mais comissão. Se virem ou assinem um acordo com a gente, porque agência pequena não tem como discutir com a TAM, que é uma empresa grande."

A ABAV deveria ter tomado outra postura, vindo a público dizer: as agências de viagem não vendem mais passagens da TAM, porque ela está fazendo imposição de mercado. Mas não foi o que fez a ABAV; estava preocupada com a comissão e não com o que estipula a lei.

Avisei, oficiei, fiz por escrito, mas a resposta foi a seguinte: "Nós não podemos" – olhem o absurdo – ", por um simples ofício, desfazer um convênio que foi firmado entre as partes."

Quem pagou a conta? O consumidor. Se não bastasse o que eu li ainda agora, considera-se infração à Lei nº 8.884 utilizar meios enganosos para provocar oscilação de preços a terceiros. A TAM queria aumentar o preço da passagem e o fez, deixando de pagar comissão – de maneira muito transparente, como me disseram a própria TAM e a ABAV. Agora está transparente: o consumidor paga para a agência e depois paga para a companhia aérea.

V.Exa., Deputado, tocou num assunto muito importante. Se fosse só isso, mas não é. As agências diretamente ligadas à companhia aérea – na verdade, não são agências de viagem, são postos de venda da companhia aérea, como temos dentro da Câmara dos Deputados – estão cobrando 10% a mais. Devem devolver, e a ação judicial vai fazê-las devolver. Na ação, vou pedir a devolução, porque não se trata de pagar a agência – estão fazendo diretamente. E voltar atrás em relação ao Governo, porque ele pisou duro. Para o Governo não se cobra 10%, mas para o consumidor, o coitadinho que não tem direito à fala, tem uma imposição: ou compra ou não voa, porque é posição dominante de mercado. Deputado Dr. Nechar, é assim que funciona.

Vou abordar a questão da regionalização dos voos regionais. Quando o DAC existia, era diferente. O DAC tinha todos os defeitos possíveis e imagináveis, mas atuava nas regiões com pouca movimentação. A ANAC não faz isso. Nem sei por que a ANAC foi criada. Desculpe-me, não é uma questão pessoal. Eu votei a favor da ANAC para ser uma agência reguladora entre fornecedor e consumidor, não para ser uma agência que definitivamente não protege o consumidor. Mas pode ser que a ANAC venha a fazer a lição de casa com o passar do tempo. Pode ser que estejam se adaptando ao conceito de agência reguladora. Infelizmente, no Brasil, as agências reguladoras deixam a desejar. Todas deixam a desejar. A melhorzinha é a ANEEL, porque tem assento de consumidores no Conselho, não por causa de preço de tarifa de energia elétrica, que é outro absurdo.

A Lei nº 8.884 prevê que subordinar a venda de um bem à aquisição de outro bem, ou utilização de um serviço, subordinar a prestação de um serviço à utilização de outro ou aquisição de um bem, é prática abusiva. Essa prática infrativa e abusiva não está apenas na Lei nº 8.884, mas também na Lei nº 8.137, na qual existe apenação de crime. Preparem-se: no caso de não voltarem atrás, deixo bem claro que vou impor ao Presidente da TAM, que não está presente – diga-se de passagem, não tenho nada contra V.Sa., Sr. Marco Antônio de Souza, mas aqui deveria estar o diretor da companhia, como todos os outros estão, se é que existe respeito à Câmara dos Deputados por parte da TAM, porque ela foge quando tem de responder perguntas, como fugiu de mim na PFC nº 6, que apura irregularidades no Aeroporto de Congonhas. Também fugiu quando não me respondeu sobre esse documento, que vou mostrar agora, firmado pelo comandante do avião que se acidentou no dia seguinte. O mesmo avião, no dia anterior, Deputado Dr. Nechar, o mesmo avião pousou naquele aeroporto de Congonhas, mas foi elaborado o Relatório de Perigo.

O Relatório de Perigo, firmado pelo comandante, dizia o seguinte:

> *"Após espera de 45 minutos no través, ocasionado por pista impraticável no ACFT derrapada, fomos autorizados a*

prosseguir para pouso na Pista 35-R, Procedimento H-5. Após o toque, seguindo o procedimento de frenagem, com esforço, obtivemos pouco resultado, devido ao baixo coeficiente de atrito da pista. Aquele mesmo avião..."

O SR. PRESIDENTE (Deputado Dr. Nechar) – Deputado, o questionamento.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Vou terminar. Isso é para mostrar que a TAM não responde aos questionamentos do Congresso Nacional.

Esse relatório de perigo é feito quando o comandante entra em pânico. É prática das companhias aéreas proibir os relatórios de perigo, sob pena de o comandante ser mandado embora. Quando um comandante faz um relatório de perigo desses, é porque a situação é grave. A TAM não parou a aeronave a fim de fazer manutenção e ver o que estava acontecendo. Simplesmente permitiu que a aeronave continuasse realizando voos, que, no dia seguinte, matou 200 pessoas. E a TAM não quis vir responder sobre isso aqui. Não quis e não veio, como não vem.

Eu teria muito mais o que falar, mas não vou me ater a isso. A questão é outra: quando se domina mercado, vemos isso ocorrer. Sinto pelo saudoso Comandante Rolim. Sua postura não era a de só ganhar dinheiro, mas de respeito à aviação, porque ele era um aviador, como também sou. Sou piloto também. Se não bastasse tudo isso, a Lei nº 8.884 diz o seguinte: "impor preços excessivos, ou aumentar sem justa causa o preço de bem ou serviço".

Tenho certeza de que, na Comissão de Defesa do Consumidor, todos os Deputados estão unidos a mim, porque lá existe um espírito muito grande no sentido de defender o consumidor, e aqui há vários Deputados da Comissão que não me deixam mentir. Estamos todos unidos.

Diante de tudo isso, Sr. Presidente, Deputado Dr. Nechar, quero, efetivamente saber da ABAV – pena que o Presidente não esteja aqui, e pena que não esteja aqui um diretor da TAM para responder – se a prática vai cessar, ou se vamos ter que tomar providência. Se não cessar, não só a Câmara dos Deputados, tam-

bém o Instituto Nacional de Defesa do Consumidor tomará todas as providências, inclusive as criminais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Dr. Nechar) – Vou passar a palavra ao Deputado Júlio Delgado, nosso grande colega da Comissão de Defesa do Consumidor. Depois, então, concederei a palavra aos representantes da TAM e da ABAV, para que façam as devidas réplicas.

O SR. PEDRO COSTA – Antes da palavra do Deputado, para que o assunto não me fuja à mente, gostaria de esclarecer ao Deputado Celso Russomanno que o acordo foi elaborado não com o intuito de aumentar o valor da passagem para o consumidor.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Mas aumentou.

O SR. PEDRO COSTA – Calma.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Mas aumentou.

O SR. PEDRO COSTA – Não aumentou, não.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Aumentou, sim. O senhor me respondeu. Eu fiz uma pergunta muito clara. Não vamos esconder nada.

O SR. PEDRO COSTA – Eu disse que o preço da passagem não baixou.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Se aumentou 10%, em cima do preço da passagem, aumentou.

O SR. PEDRO COSTA – Não, não. A passagem que custava mil reais continuou custando mil reais.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Mais 10%.

O SR. PEDRO COSTA – Não, senhor. Apenas passou a ser estabelecido no bilhete que 900 reais é o custo da passagem, e 10%, 100 reais, corresponderiam a...

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Isso a ABAV vai ter condições de provar.

O SR. PEDRO COSTA – Isso, nós vamos provar para V.Exa.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Não é o que os consumidores estão falando.

O SR. PEDRO COSTA – Eu quero só esclarecer a V.Exa. também que, dentro desse processo, como foi dito pelo Presidente logo no início, a tarifa aérea embutia o valor da comissão do

agente de viagem. Isso no processo histórico. Quando questionamos o DAC sobre a remuneração dos agentes de viagem, o DAC se recusou a dar amparo à normativa que existia. Temos aqui o nosso assessor jurídico que poderá esclarecer os detalhes para V.Exa. Portanto, em nenhum momento eu disse que esse acordo majorou a tarifa aérea. Apenas o que hoje acontece é transparência. O consumidor, hoje, quando adquire uma passagem aérea, tem transparência na relação que existe com a companhia aérea, com quem presta o serviço de venda de passagem. É só isso.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Todas essas coisas poderão ser provadas posteriormente, com documentos.

O SR. PEDRO COSTA – Com o maior prazer, com documentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Dr. Nechar) – Com a palavra o Deputado Júlio Delgado.

O SR. DEPUTADO JÚLIO DELGADO – Cumprimento o Sr. Presidente, Deputado Dr. Nechar, pela propriedade da audiência solicitada na nossa Comissão, os companheiros membros da Comissão de Turismo, o Deputado Celso Russomanno e os componentes da Mesa, indistintamente.

Iniciativas como esta nos dá satisfação no exercício do nosso mandato legislativo, tão depreciado pela sociedade. Este é o meu nono ano nesta Casa. Fiz parte, durante 4 anos, da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Depois vi que a Comissão em que conseguimos, efetivamente, dar um retorno direto para a sociedade – daí a nossa unidade – é a Comissão de Defesa do Consumidor. No ano passado, o Deputado Dr. Nechar não estava...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Dr. Nechar) – Permita-me interrompê-lo, Deputado Júlio Delgado.

Peço respeito para com o Deputado que está falando.

Tem a palavra o Deputado Júlio Delgado.

O SR. DEPUTADO JÚLIO DELGADO – O Deputado Dr. Nechar não era membro da nossa Comissão, e viu o tanto que ela traz de retorno efetivo, não só por contar com a experiência do Deputado Russomanno, mas também pela dedicação em mostrar serviço direto ao consumidor, como tem feito o Deputado

Vinicius Carvalho, eu próprio e, como disse o Deputado Celso Russomanno, a totalidade dos membros daquela Comissão.

Se ele ficou indignado com relação a um ponto específico, da minha parte não será diferente com relação a outros pontos que, por causa do tempo, não puderam ser abordados. Eu vou é continuar. Na Comissão de Defesa do Consumidor, os senhores não terão outro espaço que não seja o da reivindicação direta do consumidor.

Saio um pouco do tema das empresas e vou para cima da ANAC. O Deputado Celso Russomanno não teve tempo para aprofundar isso. S.Exa. só disse que ela existe, e não sei se existe hoje. Temos de considerar os objetivos das agências. Estamos criando uma comissão de fiscalização e controle dentro da Comissão de Defesa do Consumidor para possibilitar a fiscalização, pelo consumidor, das agências de regulação, o que não existe, Deputado Celso. Vamos fazer isso em relação não só à ANAC, mas a todas que hoje não são fiscalizadas. Na Comissão de Defesa do Consumidor, vamos trazer para discussão desta Casa, de novo, as ações relativas às agências de regulação das áreas de energia elétrica, aviação civil e tantas outras.

O Código de Defesa do Consumidor estabelece o seguinte:

> *"Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas:*
>
> *I – condicionar o fornecimento de produto ou de serviço ao fornecimento de outro produto ou serviço, bem como, sem justa causa, a limites quantitativos".*

Os senhores já estão infringindo o Código de Defesa do Consumidor também.

Cito agora o art. 40, § 3º, do mesmo código:

> *"Art. 40. .....*
>
> *§ 3º O consumidor não responde por quaisquer ônus ou acréscimos decorrentes da contratação de serviços de terceiros não previstos no orçamento prévio".*

Nós temos cobertura de 4 ou 5 legislações. Vai haver ações diretas da Comissão de Defesa do Consumidor, independentes das do órgão que o Deputado Celso Russomanno preside. Estão previstas detenção de 3 meses a 1 ano, multas e outras penalidades que advirão de ações que podem ser ajuizadas.

Isso serve para a ANAC, para as empresas aéreas, e para nós também. Vejam o que está acontecendo na Espanha em relação aos brasileiros que para lá se dirigem. O Governo brasileiro se tem valido do princípio da reciprocidade. Se formos aumentar a amostragem e interpretar a legislação de maneira rígida – isso vale para a ANAC –, não entrará mais espanhol no país, como não vai entrar brasileiro lá. O Governo disse que só aumentaria a amostragem. Considerava 5% e passou a considerar 10%.

Temos outra discussão em pauta nesta Casa, a das bebidas alcoólicas. Não se trata de proibir. Trata-se de aumentar a fiscalização. Se for aumentada a fiscalização e for considerada amostragem de 20%, e não mais de 5%, haverá consequências. Onde se quiser encontrar problema se encontra. Os senhores resolveram encontrar problemas nas empresas regionais. É engraçado como não conseguem achar filigrana na TAM, na Gol – a Pantanal é um caso específico, veio com um outro problema aqui.

Refiro-me agora aos *slots*. O Deputado Otavio Leite, que tem conhecimento específico sobre o tema – fez parte da CPI e tudo –, pode me corrigir se eu estiver errado. No Aeroporto de Congonhas, quanto ao vínculo com as empresas regionais, vai haver redistribuição. O número de pousos e decolagens nesse aeroporto foi reduzido. Muitas vezes interessa muito mais ter um pouso ou uma decolagem de um avião da Gol ou da TAM do que de um avião da Pantanal. Temos que ser sinceros e dizer isso aqui.

Não sei se esse número restrito será mantido, se a ANAC vai ser rígida na fiscalização para proibir a Pantanal, e naquele horário em que descer um avião da TRIP, da Pantanal ou de qualquer empresa, permitir descer um avião da Gol e da TAM ou de qualquer outra companhia grande. Se quiser encontrar problema no contrato, vai encontrar tanto em um como no outro. Mas foram na pobre coitada.

Sou de Juiz de Fora, Minas Gerais, e acabei de voltar do Japão. Não existe – e, sem falsa modéstia, conheço alguns países da Europa – nenhum município com cerca de 600 mil habitantes no mundo que não tenha condições de trafegabilidade de voo por falta de operação. Deram a uma empresa que não funcionou por um período em Juiz de Fora a opção, Deputado Celso Russomanno, de fazer o voo, ligando Juiz de Fora, Belo Horizonte, sul de Minas e São Paulo, descendo em Guarulhos. Essa tem. Agora, quero saber das empresas se elas têm interesse em descer em Guarulhos, já que a Gol e a TAM não querem perder a oportunidade de descer em Congonhas.

Quero apenas concluir. Depois, se quiserem me apartear sobre esse assunto...

Digo claramente aqui: essa questão que a ANAC tem que resolver...

Fiz uma ponderação. Há algumas semanas, recebemos, depois de termos ido ao seu país, uma visita do Ministro dos Transportes do Japão. Discute-se seriamente, até em função de eventos que teremos, a linha São Paulo-Rio de Janeiro do trem-bala. É o único ponto que, a rigor, se permitiria fazer. Não temos demanda no Brasil para tanto. Mesmo nessa linha, não temos.

Foi feito um levantamento nessa linha de transporte rodoviário, carro particular que passa nos postos de pedágio e avião. Os números de voos/ano entre São Paulo e Rio de Janeiro giram em torno de 6 milhões, Deputado Celso Russomanno. O sistema japonês de trem-bala é viável porque é subsidiado pelo Governo, e transporta 12 milhões de passageiros/ano, o dobro. Imaginem quanto isso vai custar para o consumidor. Fiz essa pergunta ao Ministro dos Transportes. Só será viável se for subsidiado.

No Brasil, temos, nos nossos centros – na região de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro –, uma afluência maior de voos. As grandes empresas têm interesse por alguns municípios e não por outros. Temos que incentivar o voo regional.

Não quero copiar no Brasil o que acontece em todo país europeu, onde há companhias de voo regional. Como foi muito bem dito pelo Deputado Dr. Nechar, não quero que aqui exista a Barrichello Air nem a Massa Air, não. A Lauda Air, que funciona

na Áustria, na Alemanha e na Suíça, é uma empresa regional que comprou 40 ou 50 aeronaves brasileiras e faz parte da Star Alliance.

Os nossos grandes grupos, como, por exemplo, a TOI, tem interesse comercial em descer em Uberlândia, que é uma cidade do mesmo porte de Juiz de Fora, porque lá existe aeroporto. Aí, a ANAC joga para a Infraero. Vou fazer o meu dever de casa. Sou juiz-de-forano e tenho que puxar um pouquinho para o meu lado. Descer em Uberlândia, todas as duas companhias querem. Descer em Juiz de Fora, não interessa porque o aeroporto não tem condição.

O aeroporto foi construído, por decisão de Governo, com a qual não concordo, a 50 quilômetros de Juiz de Fora. Já conversei com o Sindicato Nacional das Empresas Aéreas, e ninguém quer descer lá. Lá descem TAM e Gol, mas ninguém quer descer lá. Elas querem descer em Juiz de Fora.

A ANAC joga para a Infraero, a Infraero joga para a ANAC, e ninguém quer arrumar o aeroporto de Juiz de Fora. O que a ANAC conseguiu fazer foi passar a administração do aeroporto à Prefeitura, que a repassou a uma empresa que administra uma rodoviária no país.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – O Deputado me permite um aparte?

Associo-me às suas ponderações. Tenho, para mim, que S.Exa. foi ao ponto crucial. Afinal, é preciso compreender que nesse setor tínhamos, até bem pouco tempo, uma estrutura profundamente regulada, milimetricamente regulada. Ela há de prosseguir regulada. É preciso ter muita clareza sobre as responsabilidades e os deveres dos que operam nesse campo da infraestrutura aeroviária e da aviação civil.

Chegava-se ao ponto, por exemplo, de uma portaria do DAC explicitar que o valor de uma tarifa a ser praticada embutia um percentual de comissão para os agentes de viagem. Os agentes de viagem precisam ser compreendidos, assim como os advogados são fundamentais para a prestação da Justiça, como integrantes, ingredientes, recursos humanos e valor agregado indispensáveis para o crescimento do turismo brasileiro.

Tenho para mim que essa migração de um modelo vertical, em que havia um comando único... O DAC tinha um comando

único. O Ministério da Aeronáutica era superior, e abaixo dele havia a Infraero e o controle do espaço aéreo brasileiro. Quando do advento da ANAC, que teve a intenção de modernizar esse processo, o que observamos é que esse sistema, que era vertical, ficou horizontal. Um pressuposto para que, na horizontalidade, ele funcione é que haja muito diálogo e muita integração, o que observamos, no ano passado, que não existia; daí o caos aéreo.

A ausência da ANAC na discussão específica da remuneração justa por um serviço que os agentes de viagem prestam e do que seja o interesse do consumidor, dentre outras falhas de presença nessa transição, não tenho dúvida, prejudicou muito e gerou essa controvérsia que estamos vivendo.

Como ouvimos nas ponderações do Deputado Celso Russomanno e, em especial, na profundidade das reflexões do Deputado Júlio Delgado, quando chama a atenção do Poder Público para o seu agente, que tem o papel de mediar conflitos em uma situação em que havia um imperativo vertical e regulamentação em tudo que é canto e que, ao invés disso, deixa solto, é papel do Estado organizar essa migração.

Acho que há tempo para solucionar isso. Essas ponderações todas têm que ser acolhidas pela Comissão de Defesa do Consumidor e pela Comissão do Turismo para que se avance. O objetivo da transparência é um pressuposto indispensável, e é preciso verificar o interesse do consumidor.

Esse não é um segmento simples nem um produto qualquer. O setor aéreo é vulnerável a mil intempéries. Aqui está uma matéria mostrando que, apesar desses crescimentos tão festejados, as ações da Gol e da TAM caíram 30% em 2007. É inacreditável esse tipo de contradição. Portanto, é um setor muito complexo.

Estamos fazendo bem em trazer à baila, de forma muito transparente, todos os vieses e as complexas visões sobre essa matéria.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Dr. Nechar) – Deputado Júlio Delgado, acho que o Deputado Otavio Leite tem um voo marcado.

O SR. DEPUTADO JÚLIO DELGADO – Para concluir, Sr. Presidente, quero agradecer o Deputado Otavio Leite e cumprimentar S.Exa.

O próprio representante da ANAC, Dr. Juliano, argumentou que o crescimento da demanda não corresponde ao crescimento da infraestrutura e aos incentivos. Mas o setor público tem que dar essa infraestrutura e também incentivo para as empresas. Se não houver reciprocidade, não tem jeito.

Apanhei lá no meu Estado. Tenho que falar a verdade na minha região porque não tenho que esconder e fazer falso proselitismo aqui, não. A Infraero administrava o aeroporto de Juiz de Fora. Por uma pressão política, ela foi transferida para esse aeroporto que chamamos de Goianada, Deputado Celso Russomanno. Falei que os 22 funcionários da Infraero não estavam fazendo nada. Se não desce avião, como é que vai haver funcionário de uma instituição pública brasileira no local, jogando bola e cartas? Não desce avião nem sai avião. O único avião que desce lá é para tráfico de droga, chega clandestinamente à noite, deixa o produto na pista e vai embora. E, mesmo havendo condição, não sei se a Gol e a TAM operariam nas proximidades de Juiz de Fora, a 50 quilômetros da cidade, para ser mais exato. Mas, no aeroporto, se houvesse boas condições, tenho certeza de que operariam.

Quando fiz a denúncia, disseram que eu era contra o aeroporto. Não, eu sou a favor dele. Mas quero que ele funcione. Os funcionários da Infraero, os pobres coitados que moravam em Juiz de Fora, foram transferidos para o Rio de Janeiro e para Belo Horizonte. E o aeroporto de Juiz de Fora agora é administrado por uma administradora de rodoviária.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Deputado Júlio.

O SR. DEPUTADO JÚLIO DELGADO – A ANAC joga o problema para a Infraero, que reduziu a classificação do aeroporto, e a Infraero joga para a ANAC, e ninguém resolve o problema. É jogo de empurra para todo lado.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Deputado Júlio, conceda-me um aparte?

O SR. DEPUTADO JÚLIO DELGADO – Eu não quero mais jogo de empurra, seja das companhias aéreas, seja dos agentes de viagem, seja da ANAC, seja da Infraero, de quem quer que seja.

O grande problema é o seguinte: cada um deve assumir seus erros – se quiser achar, acha onde fuçar, vocês sabem disso – e a responsabilidade de fazer.

A Gol não tem o mesmo problema da TAM citado pelo Deputado Celso Russomanno aqui, por exemplo, porque a política da Gol era outra? A Gol promoveu venda de bilhetes pela Internet, facilitada, introduziu o lanche barato, diminuiu o valor da tarifa e conseguiu aumentar a demanda de passageiros. Em 7 anos, a Gol aumentou de 6 para 80 aeronaves, de acordo com os dados que tenho. Eu estava em outra audiência, no gabinete do Presidente, mas estava acompanhando a audiência aqui. Mas hoje eu encontro tarifas na Gol iguais às da TAM.

E tem o problema das agências de viagem. Não sei se é uma política da empresa – eu respeito – não ter programa de fidelização, mas nós temos uma agência de viagem aqui – o Deputado Celso Russomanno falou com relação às agências, da majoração de 10% – que tem concessão da Câmara e, quando nós compramos passagens para viajar, somos obrigados a comprar dela. E ela coloca a gente no avião que quer.

Recentemente, tive de ir ao Paraguai – ao Paraguai! –, e não aparecia, na agência de viagem, a opção da Gol, só aparecia a TAM, porque ela tem convênio com as agências de viagem. A passagem da Gol estava mais barata, Deputado Celso, mas não aparecia como opção para nós. Eu tive de voar com a empresa que a agência me oferecia, porque é a agência que tem a concessão da nossa Casa. Então ofereceram-me um serviço mais caro, porque a agência de viagem, por não ganhar os 10%, não tinha interesse de vender o bilhete da Gol. E era eu quem estava comprando.

Aqui na Câmara, não é só o Deputado que passa por isso. Temos mais de 5 mil funcionários, e todos são obrigados a comprar – se forem comprar aqui dentro – de uma única empresa de viagem.

Então quero deixar claro que vamos continuar com essas ações, sim.

Para concluir, afirmo que, se for uma política de extensão para as grandes adquirirem, pela própria possibilidade que elas têm de conseguir investimentos do BNDES, por exemplo, mas não para

comprar aeronaves de pequeno porte da Embraer, porque não querem viajar na nossa região, que se permita, pelo menos, que as empresas de médio e pequeno porte sejam subsidiadas, como é feito em todo lugar do mundo, para viabilizar não só os voos regionais, mas também os voos de conflito que V.Exa. citou.

Temos de ter orgulho de ter uma região perigosa, como a Região Norte. E temos de cuidar dela, porque, se não cuidarmos, vamos deixar as empresas que vêm de fora cuidar, administrando os voos que vão percorrer toda a região amazônica do nosso país.

Essa é a preocupação que queria que ficasse para a ANAC e as empresas aéreas...

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Deputado Júlio, conceda-me um aparte antes de V.Exa. terminar.

O SR. DEPUTADO JÚLIO DELGADO – Concedo o aparte a V.Exa. Ele já será a finalização da minha fala. O aparte está concedido. Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Só quero fazer um acréscimo às palavras de V.Exa.

Qual é a função de uma agência reguladora, Deputado Dr. Nechar? A função de uma agência reguladora é regular mercado.

Como se regula mercado? Em primeiro lugar, determinando àqueles que têm o filão das melhores rotas que cubram também as piores. Era assim que o DAC dava concessão: "Olha, você vai voar Rio de Janeiro-São Paulo, na ponte aérea, mas vai fazer outras operações também que não dão lucro". Era assim que funcionava. E isso a ANAC não faz; definitivamente, não faz.

Todo mundo quer o filão dos melhores voos, nas rotas onde há passageiros. Onde não há passageiros não funciona.

Como a agência reguladora deveria agir? Deveria incentivar as pequenas companhias, as companhias regionais, para que elas tivessem crescimento e para que pudessem disputar mercado. Mas a ANAC não faz isso também.

O Governo, através da agência reguladora, deveria dar financiamentos especiais para aqueles que operam nos locais mais longínquos do país, dizendo: "Você vai operar nessa região, en-

tão você terá incentivos, isenção de impostos, financiamento especial e uma série de outras coisas". Mas não faz isso também.

O povo brasileiro fica na seguinte situação: feliz daquele que mora em São Paulo ou nas grandes capitais – e não é em todas as capitais, porque há capital no Brasil que tem um voo por dia. Azar dos consumidores brasileiros que moram nos lugares mais longínquos. Não tive tempo de falar sobre isso e não tenho muito tempo agora, vou encerrar. V.Exa. acabou de contar a situação que vivemos no Estado de São Paulo, onde há cidades a 400, 500 quilômetros da capital.

Então a agência reguladora, Sr. Juliano, está deixando a desejar, está engatinhando. A ANAC está começando a operar, mas não regula mercado. Só porque a ANAC não tem na sua atribuição a questão da concorrência, de ofício, como autoridade, deveria ter tomado providências e oficiado o CADE, ou a Secretaria de Direito Econômico, ou a Secretaria de Acompanhamento Econômico, para que respondessem sobre esse acordo firmado entre a TAM e a Associação Brasileira de Agências de Viagem, que cedeu devido ao domínio de mercado.

Eu não sou contra as agências de viagem, muito pelo contrário. Acho que elas têm de ganhar comissão, sim. Mas quem deve pagar é quem contrata o serviço, não o consumidor, que não tem nada a ver com a história.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – Peço que ele comente o aumento das passagens aéreas, por gentileza.

O SR. MARCO ANTÔNIO RAMOS DE SOUZA – Gostaria de esclarecer que, no dia 10 de janeiro, foi feito um movimento de redução das tarifas. Tenho documentos que comprovam essa redução. Não foi um aumento...

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – As passagens até 100 reais aumentaram 30%. Vocês vão ter toda a chance do mundo de defesa, até porque este país é democrático, mas dificilmente vocês vão conseguir provar o contrário, porque tenho documentação.

O SR. MARCO ANTÔNIO RAMOS DE SOUZA – Com relação ao que V.Exa. afirmou sobre a imposição da TAM à ABAV, realmente, isso não confere...

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO – O Presidente da ABAV me falou sobre isso por telefone. É pena que ele não esteja aqui para confirmar o que estou dizendo. E eu, na condição de Deputado, tenho fé pública. Ele me falou por telefone que vocês pressionaram e que, se não fosse através de vocês, não voltaria atrás. Vocês fizeram pressão, essa é a grande verdade. Não fuja da responsabilidade, porque você está numa audiência pública. Seja correto com o povo brasileiro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Dr. Nechar) – Vou passar a palavra ao Sr. Juliano Alcântara Noman, Superintendente de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil, para suas considerações.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN– Prometo que vou ser bem mais breve do que fui na resposta anterior.

Em primeiro lugar, ressalto o que eu disse antes: este debate é importantíssimo. Os problemas são muitos e os desafios, maiores ainda. E este debate tem de ser público. Por isso anotei todas as sugestões e críticas. Acato-as de bom grado, prometo que vou estudá-las e que vamos continuar este debate.

Gostaria de me ater especificamente à questão dos agentes de viagem e das ações da ANAC. O que temos visto e aprendido com a experiência é que quando a ANAC toma qualquer atitude que envolve diversos órgãos do Governo de forma isolada, isso acaba gerando um problema futuro para a própria Agência. Se simplesmente baixamos qualquer tipo de determinação baseados em nosso regramento de forma isolada, isso acaba por se reverter contra a ANAC.

Estamos engatinhando, sim – essa foi uma observação muito bem-feita e com a qual concordo –, e precisamos ganhar corpo. Temos buscado interação cada vez maior com os outros órgãos envolvidos no sistema, seja o órgão de defesa do consumidor, seja o de defesa e promoção da concorrência, para que as ações sejam institucionais, para que sejam ações de Estado, e não ações isoladas da ANAC com base em entendimentos isolados e pontos de vista da ANAC.

É nesse sentido que temos mantido contato com o Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor – DPDC e com os ór-

gãos de defesa da concorrência, via Ministério da Fazenda e Ministério da Justiça. Esses contatos estão ocorrendo com intensidade cada vez maior. E a ideia é a de que o processo seja cada vez mais rápido, que nossa resposta seja cada vez mais rápida, mas que seja uma resposta de Estado e não uma resposta isolada da ANAC.

Quanto às outras questões, contamos com a Câmara dos Deputados e com o Senado Federal. Existem nas duas Casas discussões que abordam os problemas mencionados. Há uma discussão, que já dura alguns anos, sobre uma forma de suplementar algumas linhas. É uma discussão legítima, por isso vamos aprofundá-la e vamos votar, vamos decidir.

Outra questão são as obras do PAC. Infraestrutura é um problema, pois nossa capacidade de investimento é muito distante da que gostaríamos. Eu gostaria que todos os aeroportos tivessem a melhor estrutura possível, mas os recursos para tanto não são disponíveis. E aproveito para pedir a ajuda dos senhores em relação a essa questão do PAC, que para nós é um tema central, para podermos resolver alguns dos problemas listados. A ANAC os reconhece e considera legítimo que sejam trazidos à tona.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Dr. Nechar) – Gostaríamos que o Sr. Juliano, na condição de representante da ANAC, firmasse com esta Comissão e com a Comissão de Esportes e Turismo o compromisso de apresentar as soluções ou possíveis soluções para os pleitos apresentados nesta audiência.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN– Firmamos esse compromisso com muita tranquilidade. Vamos buscar alternativas para as questões apresentadas e para muitas outras. Vamos estudar as alternativas, eu as anotei, e prometo trazer um posicionamento da Agência sobre a possibilidade de resolver os problemas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Dr. Nechar) – Agradeço a V.Sa.

Concedo a palavra ao Sr. Marco Antônio Ramos de Souza, para as considerações finais.

O SR. MARCO ANTÔNIO RAMOS DE SOUZA – Eu gostaria de frisar que esse movimento relacionado com um novo modelo de remuneração surgiu em 2000, 2002. Alguns participantes não estavam aqui no início, mas isso foi bem comentado

pelo Sr. Carlos, da ABAV. Esse movimento surgiu diante de cenário de divisão e diluição das tarifas. Antigamente, as tarifas eram compostas por 2 ou 3 classes, e hoje nos deparamos com 23 ou 24 classes tarifárias.

Também gostaria de ressaltar que a TAM preza muito a transparência e valoriza muito o agente de viagem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Dr. Nechar) – Concedo a palavra ao Sr. Eduardo Bernardes Neto, Diretor Comercial da Gol Linhas Aéreas, para as considerações finais.

O SR. EDUARDO BERNARDES NETO – Mais uma vez, a mensagem que eu gostaria de deixar é a de que vivemos um momento muito especial na aviação comercial brasileira.

No início das operações da Gol, em 2001, também várias pessoas não acreditaram que, naquele momento de uma crise intensa na aviação comercial mundial, seria possível construir uma empresa aérea no modelo que a Gol se propôs a trazer para o Brasil e ter sucesso.

A Gol, com a sua política de baixo custo e tarifas acessíveis, contribuiu de forma bastante intensiva para que houvesse esse crescimento do mercado. A concorrência é bem-vinda e o novo modelo de negócio que trouxemos fez com que a empresa chegasse ao tamanho em que ela se encontra hoje, sempre em busca da melhor qualidade para o produto que oferecemos ao nosso cliente.

A relação da Gol com os agentes de viagem, como dito anteriormente, uma relação pautada na transparência, com o objetivo final de atingir o cliente, o usuário do transporte aéreo. Esse é o nosso grande objetivo. Estamos aqui dispostos a manter acesas essas discussões. Tudo que for necessário em termos de participação da Gol colocamos à disposição.

Basicamente, é a mensagem. Gostaria de agradecer, uma vez mais, por esta oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Dr. Nechar) – Passo a palavra ao Vice-Presidente da ABAV, Sr. Pedro Costa, ora substituindo o Presidente do órgão.

O SR. PEDRO COSTA – Eu gostaria, em primeiro lugar, de parabenizar esta Comissão por essa brilhante audiência. Saio daqui extremamente feliz, porque, neste momento, estou sentindo que há uma preocupação do Congresso Nacional, em especial da Comissão de Turismo da Câmara dos Deputados, em relação a tão importante cadeia: o agente de viagem, a companhia aérea e o turismo como um todo.

O agente de viagem é mais do que um simples distribuidor de passagens aéreas. Efetivamente, somos responsáveis pelo desenvolvimento da cadeia global de turismo. Nós transportamos pessoas, levamos gente, formamos destino, distribuímos serviços, procedimento que hoje envolve cerca de 54 segmentos de indústrias. E o agente de viagem é peça fundamental nisso.

Portanto, Deputado, de coração, parabenizo V.Exa. e a Comissão. Quero também mencionar mais uma alegria que me proporciona o Deputado Celso Russomanno, uma pessoa notável que chamou para si essa bandeira e provocou toda essa discussão, que, inclusive, já saiu da esfera de agente de viagem e companhia aérea e entrou num segmento que hoje é de fundamental para a integração nacional: o desenvolvimento da aviação regional.

Eu gostaria, para que se consignasse em ata, de dizer apenas o seguinte: a agência de viagem não é responsável por formação tarifária. Também gostaria de que se consignasse em ata, Deputado Celso Russomanno, que todas as companhias aéreas sabem que a remuneração do agente de viagem estava embutida na tarifa aérea. Segundo ponto: há 9 anos e alguns meses, estamos buscando, via Poder Judiciário, na Justiça, a manutenção da remuneração dessa categoria que há quase 10 anos está sendo ameaçada de ser extinta.

Eu gostaria de fazer um pedido especial a todos os Srs. Deputados: que convoquem para mais uma audiência – e tenho certeza absoluta de que isso será pautado, mesmo porque vou levar esse assunto a todos os Estados da Federação, e inclusive o Presidente da ABAV vai fazer a comunicação a todos os 13 mil agentes de viagem do ocorrido nesta audiência –, e chamem a atenção e ao debate as companhias aéreas internacionais. Nós,

agentes de viagem, estamos sendo constantemente ameaçados de ter zerada a nossa remuneração.

Era o que eu tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Dr. Nechar) – Com a palavra o Sr. José Mário Caprioli dos Santos, Presidente da Trip Linhas Aéreas, para as suas considerações finais.

O SR. JOSÉ MÁRIO CAPRIOLI DOS SANTOS – Também vou ser breve, Sr. Presidente, pois já explorei bastante o assunto da aviação regional.

Fico realmente feliz em que essa discussão venha para esta Casa. É uma bandeira que temos segurado há muitos anos. Talvez o fato de se ter fundido a audiência sobre agência de viagem e a de aviação regional tenha misturado um pouco os assuntos. Isso não deixa de ser saudável, mas sugiro que aprofundemos mais esses temas.

Como eu dizia no começo, num país de tamanho continental, que não tem modais ferroviários e rodoviários adequados a essa dimensão, que já teve 350 municípios servidos por malha aérea na década de 70 e que hoje tem tal serviço em apenas 140, não tenham dúvida de que o diagnóstico é de completa falta de política. Não atribuo isso à ANAC. Não estou aqui para defender o Dr. Juliano, mas, como disse no começo, seria muito mais simples pegar apenas um elo, identificá-lo e o atacar. Não é assim. A ANAC é um dos elos da política que o país precisa desenvolver.

A universalização do transporte público passa, sim, pelo barateamento das passagens aéreas nos grandes centros, o que, talvez, a Gol, a própria TAM e, de alguma forma, a Ocean Air estão promovendo no país, mas não passa só por isso. Passa pela integração nacional, comunidades distantes que, simplesmente, perderam seu poder de se integrar aos grandes centros. Como eu dizia ao meu amigo Deputado do Acre, para de lá vir para Brasília ou ir para São Paulo leva-se muito mais tempo do que para ir ao sul da França ou para qualquer outra região da Europa. Isso é um absurdo! Este não é o transporte aéreo que merece ter um país de quase 200 milhões de habitantes, que só tem um tráfego doméstico de 40 milhões.

Esse é o meu recado desde o começo. Fico muito contente em que esta Casa esteja trazendo esta discussão à tona. Ela não é uma discussão simples. É uma discussão que passa por muita tecnicidade, na verdade. Por isso, sugiro uma audiência muito específica, porque, senão, os temas podem se confundir um pouco e não conseguirmos ir a fundo no seu exame.

Volto a afirmar: estamos vivendo uma crise no setor aéreo regional sem precedentes na história deste país, embora não passe na televisão e nos jornais. Mas o país perdeu poder de capilarização. Uma empresa como a Pantanal, no maior centro econômico, no Estado de maior economia do país, ir para o buraco, sem que haja uma política atrás disso, preocupa-me muito. Antes, a turma dizia assim: "Ah, mas é no Norte, é no Acre, é em Roraima". Não, agora, está acontecendo em São Paulo.

Então, penso que, como Estado, como sociedade, precisamos pensar numa aviação regional robusta, porque ela, sim, promove uma importante universalização do transporte aéreo, e não só a obsessão por barateamento de tarifa em grandes centros. São dois elos importantes do acesso à nossa população, principalmente a de mais baixa renda.

E fico muito contente em que estejamos trazendo isso à tona e, com certeza, colocamos à disposição a nossa companhia e a nossa associação de empresa regional.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Dr. Nechar) – Com certeza, esta Casa fará o possível para que as nossas pequenas empresas sejam mantidas e não sejam fadadas ao desaparecimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Dr. Nechar) – Gostaria de parabenizar aqui a atitude do Superintendente Juliano Alcântara Noman, pela sua humildade de se dispor a sentar e estudar os casos. Isso é muito importante na vida: pessoas que pensam, aceitam conselhos, aceitam ações.

Gostaria também de agradecer à Deputada Lídice da Mata e aos Deputados Francisco Rossi, Otavio Leite, Moreira Mendes, Vinicius Carvalho, Celso Russomanno e Júlio Delgado, porque, sem S.Exas., esta audiência não seria tão interessante como foi. Agradeço, enfim, a todos aqueles que aqui compareceram.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a reunião.

2. Audiência Pública sobre a Concessão de Vistos

Discussão sobre a política de isenção de vistos de entrada para turistas estrangeiros de países considerados prioritários para o turismo receptivo brasileiro.

Carlos Alberto Silva – Chefe de Gabinete do Ministério do Turismo, Luciano Pestana Barbosa – Chefe do Departamento de Estrangeiros do Ministério da Justiça, Álvaro Brito Bezerra de Mello – Presidente da ABIH Nacional, James Lewis Gordon – Secretário da CTD, Deputado Albano Franco, João Quirino Júnior – Diretor de Relações Parlamentares da ABAV, Mitzi G. Valente da Costa – Diretora do Dep. de Imigração e Assuntos Jurídicos do Ministério das Relações Exteriores.

Participam:

- Álvaro Brito Bezerra de Mello – Presidente da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis – ABIH Nacional.
- João Quirino Júnior – Diretor de Relações Parlamentares da ABAV.
- Luciano Pestana Barbosa – Chefe do Departamento de Estrangeiros do Ministério da Justiça.
- Mitzi Gurgel Valente da Costa – Diretora do Departamento de Imigração e Assuntos Jurídicos do Ministério das Relações Exteriores.
- Carlos Alberto Silva – Chefe de Gabinete do Ministério do Turismo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Albano Franco) – Havendo número legal, na qualidade de Presidente da Comissão de Turismo e Desporto, declaro aberta esta audiência pública, que tem a finalidade de discutir a política de isenção de vistos de entrada para turistas estrangeiros de países considerados prioritários para o turismo receptivo brasileiro, atendendo ao Requerimento nº 99, de 2008, do Sr. Deputado Marcelo Teixeira.

Preliminarmente, faço algumas comunicações.

Em primeiro lugar, registro o nosso júbilo com o pleno êxito do X Congresso Brasileiro de Atividade Turística – X CBRATUR, que fizemos realizar ontem no auditório Nereu Ramos. A presença do Sr. Ministro do Turismo, Luiz Barretto, e do Sr. Ministro do Esporte, Orlando Silva, bem como a esclarecedora exposição da representante da Organização Mundial de Turismo, Dra. Sandra Carvão; a ampla participação dos empresários e trabalhadores do setor, representados por seus sindicatos, e a expressiva participação de Senadores e Deputados constituíram importantíssima contribuição de nossa Comissão para a realização, no Brasil, da Copa do Mundo de Futebol de 2014, com o grande sucesso que sabemos que terá.

Não poderia deixar de registrar as congratulações aos nossos parceiros da Confederação Nacional de Comércio, de Bens, Serviços e Turismo e aos nossos funcionários, a equipe que diuturnamente

trabalha em favor desta Comissão e que, com sua dedicação e profissionalismo, garantiu o sucesso de mais essa realização.

Gostaria também de registrar e transmitir aos membros desta Comissão convite do Sr. Bismarck Maia, Presidente do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Estaduais de Turismo, Fornatur, para evento nacional que se realizará em Belém, no próximo dia 5 de dezembro. A propósito, indago se alguma das Sras. Deputadas ou algum dos Srs. Deputados gostariam de representar nossa Comissão em tão importante evento. Maiores detalhes serão fornecidos pela nossa Secretaria posteriormente.

Feitos esses registros, agradeço a todos a presença e convido para compor a Mesa o Dr. Álvaro Brito Bezerra de Mello, mui digno Presidente da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis – ABIH Nacional; João Quirino Júnior, Diretor de Relações Parlamentares da Associação Brasileira de Agências de Viagem – ABAV; Luciano Pestana, Chefe do Departamento de Estrangeiros do Ministério da Justiça; Mitzi Gurgel Valente da Costa, Diretora do Departamento de Imigração e Assuntos Jurídicos do Ministério das Relações Exteriores; Carlos Alberto Silva, Chefe de Gabinete do Ministro do Turismo, e o companheiro Deputado Marcelo Teixeira, ilustre autor do requerimento que originou esta reunião.

Informo que recebemos ofício do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, e, por dizer respeito a esta audiência, determino ao Secretário que proceda à sua leitura.

É lido o seguinte:

> *"Exmo. Sr. Deputado Albano Franco,*
> *Presidente da Comissão de Turismo e Desporto,*
> *Câmara dos Deputados.*
> *Assunto: Participação em audiência pública.*
>
> *O Dr. José Márcio Monsão Mollo, Diretor Executivo do SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, agradece, em nome das companhias aéreas, a oportunidade de trazer a público assunto de tal magnitude.*

O objetivo da reunião dessa Comissão, aprovado pelo Requerimento nº 99/08, de autoria dos Exmos. Deputados Marcelo Teixeira e Otavio Leite, que o emendou, traz à discussão assunto que trata da soberania e segurança do Brasil.

O visto é um ato administrativo de competência do Ministério das Relações Exteriores, que se traduz por autorização consular registrada no passaporte de estrangeiros que lhes permite entrar e permanecer no país após satisfazerem as condições previstas na legislação de imigração.

Falar em política de isenção de visto de entrada para turistas estrangeiros de países prioritários para o turismo receptivo brasileiro nos faz discutir inúmeros pontos a favor e contra, pois, na complexidade do ato de isentar de visto países considerados prioritários, estaríamos abrindo um leque muito grande de possibilidades, que devem ser muito bem analisadas para preservarmos a soberania e a segurança nacional.

As companhias aéreas são meras transportadoras de passageiros. Não possuem autonomia para fiscalizar ou opinar sobre isenção de visto para qualquer país que seja, pois transportam passageiros de todo o mundo. E o ideal é que transportem cada vez mais.

As companhias são responsáveis pelos passageiros que transportam, a ponto de ter de levar de volta, segundo normas internacionais, no mesmo voo, os passageiros que são inadmitidos em determinados países, arcando com o custo médio de 3.800 dólares.

Mesmo possuindo programas de isenção de vistos, os Estados Unidos vão obrigar europeus a pedirem autorização prévia, via Internet, para entrar no país, a partir de 12 de janeiro de 2009, por meio de um novo sistema de registro

eletrônico de nome ESTA – Electronic System Travel Authorization, que abrange 27 países.

Essa autorização, que terá de ser apresentada antes de se desembarcar de um avião ou de um barco em território norte-americano, deve ser solicitada de preferência até 72 horas antes da viagem. A autorização será válida por um período de 2 anos ou até a expiração do passaporte.

Os Estados Unidos têm acordo de isenção de visto com vários países, tais como Portugal, França, Alemanha, Suíça, Suécia, Grã-Bretanha, Bélgica, Espanha, Singapura, Nova Zelândia, Japão, Austrália, Brasil, México, Coréia, Filipinas, Mônaco, Noruega, Dinamarca, Irlanda, Islândia, Itália, Bélgica, Países Baixos e Peru.

O sistema informatizado permite ao governo americano obter informações básicas sobre aqueles que viajam para os Estados Unidos sem visto, para saberem se os passageiros representam ameaça antes de desembarcar. Tal atitude vai ao encontro da principal preocupação que surge, decorrente da isenção do visto, ou seja, a segurança e a soberania do país, tal como no Brasil.

Temos o maior interesse em obter as notas taquigráficas da audiência.

Assim, não tendo nada a opor quanto à política de isenção de visto, agradecemos mais uma vez o convite para participar desta reunião e nos colocamos à disposição de V.Exa. para o que se fizer necessário.

Atenciosamente,

José Márcio Monsão Mollo, Diretor-Executivo do SNEA."

O SR. PRESIDENTE (Deputado Albano Franco) – Para a introdução do assunto, o Deputado Otavio Leite preparou uma rápida exposição.

O SR. DEPUTADO MARCELO TEIXEIRA – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Albano Franco) – Tem a palavra o autor do requerimento.

O SR. DEPUTADO MARCELO TEIXEIRA – Sr. Presidente, como autor do requerimento, inicialmente quero cumprimentar V.Exa. pela realização, ontem, do X Congresso Brasileiro de Atividade Turística – CBRATUR. Foi um evento muito importante, muito prestigiado, fruto de requerimento de V.Exa. e nosso. Foi um sucesso! Ele contou com a presença do Presidente da ABIH Nacional, Dr. Álvaro Bezerra de Mello, aqui presente. Enfim, vários Parlamentares deram o ar da graça. Foi, certamente, um fator muito positivo para a nossa Comissão.

Não sei se a Mesa que está formada... No ano passado, houve uma audiência no Senado Federal, presidida, parece-me, pelo Senador Tasso Jereissati. A Senadora Lúcia Vânia também estava presente. Naquela ocasião, o Sr. Walfrido dos Mares Guia era o Ministro do Turismo. A questão do visto foi bastante debatida. Inclusive, havia várias personalidades do Itamaraty, do Ministério da Justiça. Se não me falha a memória, o Secretário Executivo do Ministério se fez presente naquela ocasião, assim como o Senador Leonel Pavan. O assunto foi muito discutido. De lá para cá, temos o projeto do Deputado Carlos Eduardo Cadoca, que está pronto, que está maduro para ser votado. Ele é importante. Temos o projeto do Deputado Otavio Leite, que trata do mesmo assunto. E o Deputado Cândido Vaccarezza também apresenta matéria nesse sentido.

Neste instante em que o dólar está com um valor mais alto, é fundamental para o país trazer para cá turista de fora.

Sr. Presidente, nesta oportunidade, sugiro que a nossa Comissão solicite ao Itamaraty as constituições dos países da América do Sul, ressaltando o aspecto de soberania e reciprocidade, comparando-as com a do Brasil, e também detalhe como os países da América do Sul tratam a questão dos vistos para os grandes emissores – Estados Unidos, Inglaterra, Austrália, Nova Zelândia, Canadá e Japão.

Todo esse material será muito importante para a Comissão, para nos subsidiar. Estamos tratando de uma matéria fundamental para o nosso turismo, para o setor. Como participante do trade turístico, afirmo que esse assunto é muito importante para todos nós que fazemos parte da Comissão de Turismo e Desporto. Certamente, será uma vitória para V.Exa., que preside a Comissão, a conclusão dessa questão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Albano Franco) – É muito oportuna a sugestão de V.Exa. Ela será levada em conta.

Muito obrigado, mais uma vez, Deputado Marcelo Teixeira.

Quero registrar que é muito importante a sua presença, Deputado Carlos Eduardo Cadoca, na discussão desse tema, tendo em vista não só o projeto de V.Exa., mas principalmente os estudos, os debates que tem feito nesse sentido. Muito obrigado pela presença.

Tem a palavra o Deputado Otavio Leite.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Sr. Presidente, Dr. Álvaro, Dr. João Quirino, Dr. Luciano, Dra. Mitzi, Dr. Carlos Alberto, prezados colegas, meus cumprimentos. Saúdo todos os que participam desta audiência, em nome do Dr. Pedro Fortes, que é um baluarte da luta por essa medida tão reivindicada no país.

Em breves palavras, falarei sobre alguns dados que me pareceram úteis. Evidentemente, algumas observações serão redundantes, em face até do que já disse o Deputado Marcelo Teixeira e de outras observações trazidas a esta Comissão pelo Deputado Cadoca e por outros colegas. Mas julgo que, neste instante, o que queremos é apresentar o que está acontecendo na Câmara dos Deputados, o que fundamentam os projetos da Casa, quais são as circunstâncias político-macroeconômicas que envolvem o momento que estamos vivendo, a oportunidade de esse assunto ser tratado definitivamente, uma perspectiva histórica e alguns dados sobre os quais me parece interessante refletir.

Quero, em flashes, trazer uma contribuição modesta a este debate, para que possamos ouvir, depois das ponderações dos Deputados, a opinião dos convidados a esta audiência pública.

Flexibilização do visto. A terminologia "flexibilização" foi propositalmente escolhida, porque já traz em si o espírito da

elasticidade. Pode ser mais, pode ser menos. Mas ela permite, enfim, um denominador comum. Estamos cuidando de obter a flexibilização do visto. Hoje nós o consideramos rígido.

O nosso objetivo é, evidentemente, ampliar o fluxo receptivo, o que gera emprego e renda. Isso, é bom lembrar, tem o condão de combater o déficit da nossa conta-turismo, que nas contas externas, hoje, se apresenta muito deficitária.

Na perspectiva histórica dos Estados Unidos, que são um exemplo lapidar, observamos que, de 2003 a 2006, temos: em 2003, 668 mil; em 2006, 721 mil. O Ministério do Turismo aponta um incremento de 19%. Mas é relevante verificar que, de 2005 a 2006, tivemos um decréscimo de 9%. Então, está meio estabilizado, não passa muito disso. E é o dito mercado emissor de grande potencial, o fabuloso mercado americano.

Dados de 2005 revelam que cerca de 65 milhões de americanos viajam. Destes, 54% vão para o México e o Canadá; outros 45% vão para algum canto do mundo, em especial para a Europa; e o Brasil apenas atende, abriga e é objeto da escolha de 1% desses americanos que viajam. Quarenta e dois por cento viajam por lazer, 2% viajam para congressos. A estada média é de 16 dias no lugar que visitam, o que implica deixar recursos líquidos nesses países.

O que queremos, evidentemente? Queremos alcançar a ampliação desse mercado. Queremos ampliar a participação brasileira nesse mercado, o que requer termos um bom produto. Então, temos de qualificar cada vez mais o nosso turismo, os nossos nichos turísticos, criar novos produtos, trabalhar campanhas de publicidade – aprovamos verbas e sabemos que a Embratur se esforça nesse sentido –, ampliar ofertas de voos e de assentos. Algumas medidas vêm sendo tomadas aqui e acolá. A situação já foi pior, mas, fundamentalmente, a química que se pode obter do somatório de bom produto, divulgação e fluxo de voos é também o ingrediente da facilidade burocrática. E o visto é o alvo da nossa preocupação.

Darei 2 exemplos, só para ilustrar. O Chile, nosso vizinho, é um país que merece ser sempre observado.

Segundo dados do Ministério do Turismo do Chile, em 2006, cerca de 216 mil americanos foram para aquele país. Sessenta e um por cento deles foram por lazer e gastaram esse valor médio. Mas, ao contrário do Brasil, o Chile teve uma taxa média de crescimento real de 8,6%. Esse é um dado.

No Peru temos outro dado muito interessante: 291 mil americanos foram para aquele país em 2006. Só para ilustrar, como ingrediente novo, 73% das decisões de viagem para o Peru foram efetivadas pela Internet; 26%, por agências de viagem. Há ainda informações de amigos, de famílias e outros, o que sempre influi. A estada no Peru já é maior, de 14 dias, e o gasto médio também.

Faço uma equação, um exercício livre de turista por habitante e verifico que, no Peru, de 291 mil turistas, para uma população de 28 milhões, tem-se 1 turista para cada 98 habitantes. No Chile, encontramos 1 turista para cada 70 habitantes. No nosso querido Brasil, temos 1 turista para cada 263 habitantes.

Vejam que essa equação não tem uma cientificidade acurada. É apenas um demonstrativo de que há muito o que fazer para alcançarmos a performance de 2 vizinhos nossos. E o que fazem esses vizinhos, entre outras medidas? Não exigem o visto, embora os Estados Unidos o exijam para seus cidadãos. Logo, eles adotam uma facilidade para que americanos visitem seus países.

Vivemos neste momento uma crise financeira mundial. Todos sabemos disso. Não é a tal "marola" que foi apregoada. Também não queremos que seja um tsunami. Mas é uma onda que já tem certa robustez pelo mundo afora, inclusive no Brasil. Ela é visível. Então, é preciso compreender que haverá um impacto no consumo. Aquele gigante mercado americano certamente poderá ter uma redução de 20%, 30%. Por outro lado, é evidente que as classes A e B americanas prosseguirão viajando para algum lugar. Sabemos que esse dado que aponta um recuo a curto prazo na atividade econômica estará ultrapassado em breve. Nós queremos isso. Temos de lutar por isso.

É preciso compreender que dessa crise advém uma oportunidade. Nós não podemos desperdiçá-la, até porque, com a alta do dólar, neste instante, ela faz do nosso produto algo muito mais

barato, muito mais convidativo ao consumo pelos americanos. Esse é um dado básico.

Quando aplicamos essa circunstância à realidade das nossas contas externas, observamos a relevância de se tratar desse tema para valer, de uma vez por todas. Por quê? Porque temos déficit nas transações correntes. Os economistas, os burocratas da Fazenda e do Banco Central, com todo respeito, gostam muito de louvar a balança comercial. Mas o que interessa é o conjunto, são as transações correntes que compõem a balança comercial propriamente dita, o que vai e o que vem de produtos manufaturados, as remessas para o exterior – agora, por conta da crise, elas também foram ampliadas – das empresas que aqui obtêm lucro e têm de enviá-lo para suas sedes, a fim de compor as situações financeiras que vivem, e a conta-turismo.

Nas transações correntes, que são esses 3 itens somados, existe um acúmulo de déficit no Brasil, nos últimos 12 meses, de 26 bilhões.

Quando observamos a conta-turismo que nos interessa, vemos que esse dado é muito relevante. Afinal, os brasileiros deixaram no exterior, nos últimos 12 meses, 10 bilhões – dados do Banco Central; e os estrangeiros deixaram no Brasil, no mesmo período, 5 bilhões. Portanto, temos um déficit de 5 bilhões para ser corrigido.

Então, é preciso alimentar a atividade econômica. Não há outra saída. Não há perspectiva de um mundo melhor e de enfrentamento de realidades adversas que não seja por meio do desenvolvimento econômico. Tenho essa convicção. Tenho muitas dúvidas na vida, mas já consolidei em minha consciência algumas certezas inquebrantáveis. Uma delas é essa. O resto é blablablá, é discurso, é imaginar que autoridade estatal resolve tudo, o que não é verdade.

Lembro – apenas coloquei isso porque vimos nos digladiando na Casa – que se deve elevar à estatura de atividade econômica exportativa, o nosso turismo receptivo. É preciso que a burocracia da Fazenda brasileira entenda, de uma vez por todas, que o turismo é uma atividade econômica. Fundamentando-se nesse viés, deve compreender melhor os anseios da Câmara dos Deputados.

Então, eu diria que essa é uma oportunidade. Temos de fortalecer o turismo receptivo. Portanto, é preciso facilitar a entrada de norte-americanos, mexicanos, australianos e canadenses. Hoje, por conta da reciprocidade, temos de conviver com essa exigência que atrapalha e não constrói. Precisamos mexer nesse assunto. Para isso é preciso alterar o Estatuto do Estrangeiro. Não tem outro jeito. É o caminho jurídico para apresentação de um novo modelo.

Nessa perspectiva, tem-se uma proposta básica, que durante muito tempo foi tida como proposta exclusiva para essa matéria: suprimir a exigência do visto, romper com a reciprocidade. E há uma segunda proposta, que é facultar – facultar, repito – a emissão do visto quando do desembarque, o que implica, em alguns procedimentos, algo como o envio prévio *on-line* dos dados do visitante que quer vir para cá. Evidentemente, esses dados seriam filtrados pelo FBI, pela Interpol e pela Polícia Federal para verificar se o indivíduo tem algum tipo de problema de qualquer natureza, penal ou fiscal. Portanto, seria criado um sistema de *software* específico, que é muito fácil de ser implementado.

Nós não estamos cogitando romper com a taxa, que é um dos emolumentos que o Ministério requer para custear a atividade de expedição dessas autorizações, o que pode ser feito não apenas em guichês, mas também por meio de transferências eletrônicas bancárias. Isso permitiria uma autorização prévia para quem está lá, e aqui, quando do desembarque, o carimbo final. São basicamente esses 2 modelos que a Câmara discute hoje em dia.

Esses são alguns documentos que considero relevantes.

Por exemplo, nos Estados Unidos, solicitamos requerimentos de informação, que chegaram há alguns poucos meses com dados interessantes. Em 2005, foram emitidos 133 mil vistos para americanos; em 2006, 157; em 2007, esse número caiu para 144. O visto tem duração de 5 anos, mas o potencial é muito maior. Quer dizer, estamos falando de 144 mil vistos para um mercado de 65 milhões de pessoas que consomem turismo, que viajam. Então, são esses os números em relação aos Estados Unidos, que acho muito relevantes. No Canadá, está mais ou menos na ordem de 17 mil, 20 mil, 21 mil, nos últimos 3 anos. No México,

que também, por íntima relação política com os Estados Unidos, passou a adotar a exigência do visto, houve uma queda, de 2006 para 2007, de 29 mil para 27 mil vistos expedidos. Considerei prudente também mostrar os dados do Japão, país fundamental para o Brasil. Achei até pouco: 19 mil, 17 mil e 14 mil. Esse fluxo é, naturalmente, dos nossos descendentes nipônicos.

Achamos que mexer com essa questão traz uma vantagem importante. Facultar, flexibilizar é uma alternativa que facilita demais. Além dos consulados brasileiros – os Estados Unidos são cépticos –, que permaneceriam como instâncias para as pessoas poderem tirar o visto, essa nova metodologia de aqui no desembarque poder ser emitido é um plus. Não é um fator, não é um mecanismo que rompe com as circunstâncias hoje vividas, com os trabalhos do consulado. Não. Quem quiser ir ao consulado poderá fazê-lo. Mas quem quiser poderá adotar outra metodologia, tranquilamente. Isso não rompe com a reciprocidade. Mantém-se a taxa. As consequências diretas disso são que certamente vamos obter um aquecimento do mercado receptivo. Esse é um dado importante.

Andei conversando com vários operadores brasileiros que trabalham nos Estados Unidos, que vendem o Brasil e que, portanto, têm uma relação muito próxima com o mercado. Eles acham que essa medida permitirá, de imediato, uma expansão das atividades deles. E aí voltamos àquele viés de que nada vai adiante sem desenvolvimento econômico.

Evidentemente, o objetivo que perseguimos será alcançado. Haverá mais turista, mais receita, combate ao déficit das contas externas, aquecimento da atividade econômica, geração de emprego e renda.

No Congresso Nacional, estamos lutando para conseguir uma proposta de consenso. O consenso facilita todo o percurso do nosso processo legislativo, que pode ser veloz ou pode ser demorado. Um exemplo de velocidade muito saudável foi a Lei Geral do Turismo, que transitou de forma madura, com um nível de consenso elevadíssimo, a taxas jamais vistas aqui – ou raramente vistas aqui. Por outro lado, se não conseguimos consenso, ficamos aqui claudicando, a cada dia que passa.

Acho que, no Congresso Nacional, podemos afiançar isso. Há uma disposição muito favorável a que alcancemos o consenso. Ofertas e sugestões não faltam, a começar pela iniciativa do Deputado Carlos Eduardo Cadoca. Desde 2003 esse assunto é tratado na Casa. Esse projeto está pronto para ser votado. Ele mexe com a reciprocidade, mas pode ser uma porta de entrada para darmos velocidade e aprovarmos uma medida comum que acertemos.

Há o projeto que apresentei, que mexe no Estatuto do Estrangeiro para permitir que o visto seja emitido quando do desembarque. Há um novo projeto do Deputado Cadoca que sofistica, que é mais claro em relação à possibilidade *on-line*. Esse segundo não toca na reciprocidade. É uma alternativa.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Exatamente. *On-line*. Visto *on-line*. É uma outra alternativa, que está consubstanciada no que versei aqui. É uma forma moderna. Permitir e, ao mesmo tempo, criar um mecanismo, com prazos etc., utilizando-se dos meios eletrônicos, é o melhor dos mundos, sem dúvida. E também há um projeto do Deputado Cândido Vaccarezza, do PT, que propõe algo similar.

Significa dizer que, suprapartidariamente – acho que isso é relevante –, essa matéria tem um nível de consenso muito elevado.

(Não identificado) – Permita-me, Deputado. Há um outro projeto, de autoria do Senador Paulo Octávio.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Não peguei esse. Do Senado, não peguei. Peguei da Câmara dos Deputados.

(Não identificado) – Ele já tramita na Casa. Está na Comissão de Justiça. É muito parecido, em termos de conteúdo, com o de V.Exa.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Perfeito.

(Não identificado) – É sobre o visto na entrada.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Na entrada. Eu não sabia. É um outro detalhe. Vem do Senado.

(Não identificado) – Temos 5 propostas em tramitação. V.Exa. falou de 4, e há mais essa.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Então, vamos acrescer mais essa do Senador Paulo Octávio, que está na Comissão de Justiça.

Precisamos de uma decisão política do Governo. Essa é uma questão que ultrapassa diferenças partidárias. Aliás, o turismo tem esse condão de permitir um nível de discussão e de engajamento de maneira suprapartidária, independentemente de Governo e de Oposição. Não interessa. O que interessa é o desenvolvimento do setor. Esse é um tema de Estado, o que facilita seu tratamento.

Não tenho dúvida, Presidente Albano Franco, de que poderíamos, sob o comando de V.Exa., que vem presidindo tão bem esta Comissão, concertar um mecanismo definitivo para que essa matéria seja de fato apreciada com consenso e com a perspectiva concreta de eficácia em relação aos propósitos que ela colima.

Portanto, devemos ouvir, naturalmente, os Deputados e os nossos convidados, porque o amadurecimento deste debate fortalece a causa e a bandeira que abraçamos e dá musculatura a elas.

Como contribuição, gostaria de trazer estas observações, na certeza de que nós, do Parlamento brasileiro, estamos muito maduros para enfrentar essa questão. Basta uma palavra do Governo. O Governo tem de dizer se topa ou não. Se for contra, deve dizê-lo, para tomarmos ou não providências. Não podemos continuar discutindo esse assunto. Desde 2003 essa matéria vem sendo debatida na Casa.

Muito obrigado a todos pela atenção.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Albano Franco) – Parabéns, Deputado Otavio Leite, pela valiosa contribuição a um assunto complexo, polêmico e da maior importância para o desenvolvimento do turismo no Brasil.

Faço questão de registrar a presença dos representantes da ABIH de São Paulo, Bruno Omori; da ABIH do Rio Grande do Norte, Murillo Felinto; da ABIH do Distrito Federal, Thomaz Ikeda; da ABIH de Goiás, Luciano Carneiro; e da Federação Nacional de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares, Fabrício dos Santos.

Com muita satisfação e honra, registramos também a presença da representante da AmazonasTour, Dra. Oreni Braga, cuja participação foi muito importante ontem no X Congresso Brasileiro de Atividade Turística – CBRATUR.

Deputado Cadoca, foi apresentada uma proposta pela representante da AmazonasTour para extinção de visto de turista para os cidadãos dos Estados Unidos da América.

A Presidenta de Turismo do Amazonas, Dra. Oreni Braga, fez um trabalho importante, que servirá como mais uma contribuição. Ela diz algo que já é do nosso conhecimento. Em relação aos Estados Unidos, os países foram classificados em duas categorias: os que não exigem visto (119 países) e os que exigem visto (83 países). Depois nós vamos distribuir o material da Dra. Oreni, a quem agradeço a colaboração.

Informo que a lista de inscrição para debate encontra-se sobre a mesa. Os Deputados que desejarem interpelar os expositores deverão registrar seu nome na referida lista. Informo ainda que não haverá apartes durante a exposição dos convidados.

Passo a palavra, com muita satisfação, ao Dr. Álvaro Brito Bezerra de Mello, que é muito importante para o desenvolvimento do turismo no Brasil. S.Sa. dispõe de 10 minutos.

O SR. ÁLVARO BRITO BEZERRA DE MELLO – Discuto esse assunto há 5 anos com os Deputados Carlos Eduardo Cadoca e Otavio Leite, com o Senador Paulo Octávio. Todo esse pessoal tem feito um trabalho maravilhoso. Sou eternamente grato a S.Exas. pelo trabalho que têm feito. Ele é bom para o turismo e para o Brasil.

O Deputado Otavio Leite abordou o assunto de forma muito ampla. Fiquei pensando no que poderia adicionar. Primeiro, acho que poderíamos fazer o visto eletrônico. Nós estamos no século XXI, meu Deus! Vamos fazer o visto eletrônico e pagar no aeroporto quando chegar. No Chile é assim. E também não se paga lá 120 dólares, como cobramos aqui. Na reciprocidade, é exatamente o mesmo número.

O que acontece com o turismo americano? Para a América do Sul, para o Brasil, o turismo não é de milionários, mas o de classe média, de professores, de aposentados. Vamos começar com esses para chegar aos ricos. Temos que começar com esses, porque são os que se interessam pela América do Sul. Para eles, uma família de 4 pessoas pagar 480 dólares é muito dinheiro. Precisaria ser menos.

Todo o mundo quer visitar os EUA. Por causa da quantidade, acho que as pessoas que vão aos Estados Unidos, para a Disney e outros destinos, têm que pagar. O número de visitantes que eles recebem é muito grande.

Uma coisa que eu estava pensando, meus amigos, ouvindo o Otavio, uma solução bem razoável, seria, por exemplo, acabando com esse visto, um imposto. Por exemplo, a indústria automobilística nos EUA está recebendo um dinheiro doido. Eu diria que o turismo não quer dinheiro, quer que acabem com o custo desse visto. Pagando isso, o que nós do turismo e o Brasil vamos ganhar é algo muito grande.

Acreditamos que em anos bons, como tínhamos até 6 meses atrás, conseguiríamos rapidamente mais 1 milhão de americanos no país. O que isso significaria para a nossa receita? O que isso significaria para os hotéis, os taxistas, os agentes de viagem, a Receita Federal, para todos? É um dinheiro incrível, que não podemos deixar de receber, de aceitar, de lutar para conseguir.

Não sou bom orador como vocês. Estou colocando aqui as coisas que penso. Tem que ser *on-line*. Vamos respeitar a reciprocidade. Faz o visto *on-line* e paga aqui na entrada, num balcão ou mesmo *on-line*, mais fácil ainda. Mas vamos diminuir isso para 20, 40 ou 60 dólares, para facilitar a entrada deles.

Vejam um negócio: nós dificultamos a entrada dos canadenses, dos americanos, de pessoas dos países ricos. Os angolanos estão entrando no país sem visto. Minha mulher trabalha na favela da Maré, que está cheia de angolanos que entraram no Brasil como visitantes e não saem mais. Esses são os imigrantes que estamos recebendo, abertamente, com todas as facilidades. Então, precisamos estabelecer visto para os angolanos, para os visitantes de países pobres, e facilitar para os turistas dos países ricos. Precisamos de receita.

Outra coisa de que não podemos nos esquecer. Como sou da ABIH Nacional, estou a par dos números, como estamos indo, se o setor já está sentindo a recessão. Parece-me que até o carnaval, São Paulo e Belo Horizonte, que conheço bem, sofrerão, porque todo verão é fraco para eles, mas o Rio de Janeiro, Salvador, Recife e Fortaleza trabalharão bem até depois desse período. Não

vamos sentir ainda a recessão, mas, se me perguntarem como será 2009, eu não sei. Não sei e estou preocupado, muito preocupado. Então, diria que essa preocupação é mais uma razão para facilitarmos a entrada de turistas dos países ricos no país. Eles já estão com menos dinheiro, pagar 480 dólares é muito para eles. Como estão com menos dinheiro, tentarão gastar menos.

Vejam a diferença de comportamento do turista americano, do qual falamos tanto. Ele é o que mais gasta. O Europeu, que passou pela guerra – o alemão, o francês –, é econômico, não gasta muito dinheiro, vem com o dinheiro contado. Já o americano chega aqui e esbanja: vai à H. Stern e compra um bocado de coisa. O canadense faz a mesma coisa. Esses são os turistas de que precisamos, por isso temos que facilitar.

Nos anos 50 – sou tão velho, que falo dos anos 50 –, eu fui para a Inglaterra. O americano exigia visto da Inglaterra, da França, de países ricos, mas eles não obrigavam o americano a tirar visto. Eles entravam no Primeiro Mundo sem pagar. É um exemplo, meu Deus! Temos que ser inteligentes, fazer o que é importante para nós. E agora mais ainda, porque estamos no início de uma recessão, que ninguém sabe para onde irá.

Temos que facilitar para conseguirmos alguma coisa. Todos estão cortando despesa aqui e ali. O americano, que gastava 140 dólares, vai querer gastar 120, 110 dólares. Mas ainda há muito americano e canadense querendo vir ao Brasil. Esse é um trabalho grande.

Conversei muito com minha amiga Oleni. O Nordeste está muito mais perto dos Estados Unidos. Aliás, está muito perto de Lisboa e de Madri. O Amazonas está muito perto de Miami. Por exemplo, sugeri a um amigo, anos atrás, lançar Fortaleza como o Caribe brasileiro. Para o americano ver que é perto da Venezuela ou de Trinidad e custaria um pouquinho mais do que ir a Trinidad. Temos que facilitar que esse pessoal todo entre por toda parte, temos que melhorar, dar mais condições ao Norte e ao Nordeste, que é a nossa área mais pobre, deixar que o turismo possa crescer lá.

A magia da Amazônia é fantástica. O interesse que eles têm pela Amazônia é formidável. Somos únicos. Nesta época em que

todos falam de partido verde, de sustentabilidade, etc., temos um material fantástico para vender, mas vamos facilitar para o pessoal entrar no país.

Já falei do angolano, da reciprocidade. Era mais ou menos isso que eu tinha a dizer. Não sou um orador, sou um homem de negócio tentando passar a minha palavra para vocês.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Albano Franco) – Muito obrigado, Dr. Álvaro, pela importante contribuição, principalmente pelo passado, pela sua história e do seu grupo empresarial e por tantos serviços prestados ao desenvolvimento do país. Quero agradecer-lhe realmente, e à ABIH, que, sob sua administração, tem procurado cada vez mais se entrosar, se integrar com esta Comissão, com o Congresso Nacional e com o trading turístico.

Dando prosseguimento, ouviremos agora o Dr. João Quirino Júnior, Diretor de Relações Parlamentares da ABAV.

O SR. JOÃO QUIRINO JÚNIOR – Muito obrigado, Sr. Deputado Albano Franco, Presidente da Comissão.

Gostaria de cumprimentar o Deputado Marcelo Teixeira pelo requerimento; o Deputado Otavio Leite pela explanação; e os demais Deputados e representantes da Mesa.

A ABAV, Associação Brasileira de Agências de Viagem, está, há algum tempo, tremendamente preocupada e comunga com as demais entidades e associações da cadeia produtiva do turismo.

Com relação à reciprocidade de visto, a ABAV é totalmente favorável ao que foi dito hoje aqui. Quanto às razões por que não deveria existir reciprocidade de visto junto aos Estados Unidos, todos nós sabemos, os demais países conhecem a história e sabem o que estão passando os Estados Unidos com referência a terrorismo, a clima de guerra e a esses problemas econômicos dos últimos tempos.

Os Estados Unidos, dentro da política de liberação de vistos, atendem, se não me falha a memória, 206 países, dos quais 119 não exigem visto de entrada para americanos. Os países restantes, ou seja, 87, exigem visto de entrada. Agora, por incrível que pareça, dos 87 países listados, só 1 emergente: o Brasil.

Hoje, ocupamos, numa lista dos maiores receptores de turistas de todo o mundo, de 1 a 80, a 35ª posição, com aproximadamente 5 milhões de turistas/ano. A França tem 75 milhões; a Bélgica, 6 milhões e 700 mil. Se não me falha a memória, Salamanca ou Sevilha, na Espanha, recebe, anualmente, 1 milhão e 700 mil. Esse controle não é feito pelo Estado, mas pelo que vou chamar de ABIH local. Eles contam pelo número de diárias hoteleiras, Dr. Álvaro.

O que nos causa espécie – acompanhamos a explanação do Deputado Otavio Leite – é que temos hoje em dia 800 milhões de turistas circulando em todo o mundo e nós, num país com 190 milhões de habitantes, recebemos somente 5 milhões de turistas estrangeiros. Representamos 0,5% da receita anual de turistas, dado da OMT. É muito pouco. Acho que deveria haver um entendimento e um consenso do Congresso Nacional, como o Deputado Otavio Leite disse, e ouvirmos e conversarmos com os Ministérios da Justiça e de Relações Exteriores, porque temos que movimentar essa economia de turismo. Não posso conceber, como agente de viagem e por fazer parte de uma associação dos agentes de viagem, continuarmos recebendo número de turistas tão pequeno em relação aos outros países.

Para se ter ideia da reciprocidade do visto americano, na América do Sul somente 4 países exigem visto de entrada para os Estados Unidos: o primeiro é o Brasil, o segundo é o Paraguai, o terceiro é a Venezuela e o quarto é o Suriname. Alguma coisa, no nosso entender, precisa ser revista.

Outra informação que eu gostaria de salientar, e que nos preocupa bastante, é que no total de 87 países que exigem visto americano só existe 1 país emergente, o Brasil. Estamos acompanhando o trabalho do Ministério do Turismo e da Embratur em todo o mundo na divulgação e na promoção do nome Brasil. É bastante significativo, tremendamente elogiado. Agora, não adianta o Governo brasileiro investir numa promoção no exterior, principalmente nos Estados Unidos, que traz o segundo maior número de turistas para nós, depois da Argentina, se temos um calo que nos atrapalha, que é justamente a reciprocidade de vistos. Os Estados Unidos, que há até pouco tempo liberavam visto para cidadãos

brasileiros por 10 anos, também estão usando da reciprocidade e baixaram para 5 anos. Eu, há 2, 3 meses, enfrentei uma fila na embaixada americana. Inscrevi-me primeiro na Internet e fui lá. Fui tremendamente bem recebido, não houve problema algum. Eles usam isso justamente, é a minha leitura, por problemas que todos conhecemos. Nós dependemos mais da economia de turismo e da vinda de americanos para o Brasil do que eles de nós. Em termos de receita, de números, para eles não chega a ser significativo, se fizermos uma comparação.

Então, Sr. Presidente, a posição da ABAV é favorável à revisão da Lei 6.815, principalmente no seu art. 9º, quando fala da reciprocidade.

Gostaríamos de lembrar também o seguinte: somos um dos poucos países no universo de países do globo terrestre que exigem visto para os Estados Unidos. A maioria não pratica esse ato de reciprocidade com relação à liberação de visto.

Eu gostaria de agradecer a todos. Em nome da ABAV, estou à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Albano Franco) – Agradecemos ao Dr. João Quirino Júnior, Diretor de Relações Parlamentares da ABAV, pela sua participação. S.Sa. foi fundamental nas informações, nos esclarecimentos e no posicionamento, trouxe alguns dados interessantes, demonstrando na prática que não podemos continuar como estamos nessa questão dos vistos.

Dando prosseguimento, passo a palavra ao Dr. Luciano Pestana, Chefe do Departamento de Estrangeiros do Ministério da Justiça.

O SR. LUCIANO PESTANA BARBOSA – Boa tarde a todos. Deputado Albano Franco, obrigado pelo convite. Primeiro, queria parabenizar o Deputado Otavio Leite pela apresentação extremamente equilibrada, com o pé na realidade. Muito boa.

Só para me situar, sou Diretor do Departamento de Estrangeiros, que está na estrutura do Ministério da Justiça, na Secretaria Nacional de Justiça. Apesar de aparentar uma estrutura grande, como vemos aí, para a quantidade de assuntos que cuidamos, é um departamento pequeno.

Aí, alguns assuntos da nossa responsabilidade. Concessão de permanência definitiva a estrangeiro; transformação de visto; prorrogação de prazo de estada; concessão de naturalização; certidões negativas; questões relacionadas a extradição, expulsão, deportação.

Hoje, temos também alguns acordos de transferência de pessoas condenadas. Instruímos as petições de refúgio. Todas as questões relacionadas a refúgio passam pelo Departamento de Estrangeiros. Temos uma representação no Conselho Nacional de Imigração, assim como o Ministério do Turismo e o Ministério das Relações Exteriores. Também a parte de negociação de acordos internacionais.

Para falar sobre reciprocidade, turismo, ingresso de estrangeiros no Brasil, vamos lembrar, já foi citado aqui, o marco jurídico, que é a Lei nº 6.815/80, que reconhecemos estar ultrapassada. O Ministério da Justiça já vem trabalhando num projeto de lei há praticamente 4, 5 anos, inclusive foi aberto à consulta popular, a sugestões populares. É um projeto que está na iminência de ser encaminhado a esta Casa para ser discutido.

Por que a Lei nº 6.815 está ultrapassada? Ela está focada exclusivamente na questão da segurança nacional, da organização institucional, dos interesses políticos, socioeconômicos e culturais do Brasil – acredito que poderíamos encaixar o turismo nos interesses socioeconômicos –, da defesa do trabalhador nacional. Sempre condicionando aos interesses nacionais.

Temos inscrito na Lei nº 6.815 o princípio da reciprocidade. Na questão do turismo, diz o art. 10: "Poderá ser dispensada a exigência de visto (...) ao turista nacional de país que dispense ao brasileiro idêntico tratamento".

É a modificação desse artigo que se discute. O termo ideal, que foi utilizado na apresentação do Dr. Otavio Leite e mais me marcou, é flexibilização, porque não vejo como enfraquecer o princípio da reciprocidade. E explico por quê. É o art. 1º, inciso I, da Constituição. Eu acho que o aspecto da reciprocidade está intimamente ligado à questão de soberania. Fica muito difícil nós dispensarmos na forma de lei, uma lei que dispense visto de determinados países, e essa mesma lei impeça-nos de a qualquer

momento voltar a exigir. Imaginemos a seguinte situação: o brasileiro começa a ter dificuldades muito maiores para entrar nos Estados Unidos, e por força de lei, se nós tivéssemos uma lei que proibisse a reciprocidade, aplicar a reciprocidade, seríamos obrigados a que o brasileiro sofresse toda uma dificuldade e o americano, por exemplo, tivesse facilidades para entrar aqui.

Isso não significa – pode ficar aparentando, num primeiro momento – que eu seja contra a flexibilização. Como bem demonstrou o Deputado Otavio Leite, como vou mostrar mais à frente, em princípio, nós somos a favor do quê? De acordos internacionais que permitam, de forma recíproca, tanto o ingresso de brasileiros nos outros países quanto o ingresso de estrangeiros aqui no Brasil. E nesse sentido, nós temos, por exemplo, recém-assinado, um acordo que estende já a dispensa não só de visto como de passaporte para todo o Mercosul e países associados. Falta só a Venezuela, depois do tal instrumento. Então, no âmbito aqui da América do Sul, isso já estaria... não só o visto mas também a identidade estariam dispensados.

O projeto – como eu disse, nós estamos encaminhando um novo projeto de lei para esta Casa. Está sendo finalizado. Ontem estive aqui na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional. A Casa Civil está finalizando o projeto, que foi encaminhado pelo Ministério da Justiça. Está encaminhando aqui para esta Casa, para ser votado. E o que nós temos nesse projeto? Nós não deixamos de lado essa questão do turismo. Então, qual é a proposta do Ministério da Justiça no projeto? É unificar o visto de turismo, porque hoje é muito comum o turista de negócios, é muito grande o turismo de negócios. Eu sou de São Paulo, a gente vê o que movimenta a economia em São Paulo as pessoas que vêm para fazer negócios em São Paulo, para feiras etc., que não vêm naquele caráter de turismo propriamente dito, como ocorre no Nordeste, mas, ao contrário, vêm para fazer negócios, para participar de feiras, e trazem um recurso muito significativo. Qual a proposta que está nessa lei? É o último item ali. O princípio seria a reciprocidade. Mas, finalizando, um dos parágrafos desse artigo diria o seguinte: "O Ministério das Relações Exteriores e o da Justiça poderão, por ato conjunto, dispensar unilate-

ralmente a exigência de visto de turismo de negócios, quando o interesse nacional recomendar". Então, nós flexibilizaríamos a reciprocidade, de acordo com critérios de interesse nacional.

Eu entendo que aí eu não excluiria, com todo respeito à apresentação do Dr. Álvaro, eu não excluiria Angola de ser dispensada de visto. Atualmente Angola precisa de visto, mas eu não excluiria Angola, por exemplo, e outros países da África com que o Brasil tem uma ligação muito forte também, uma ligação de 500 anos. E eu não excluiria, eu acho que seria interessante dispensar também Angola. Só para conhecimento nosso, hoje é muito maior o fluxo de brasileiros que vão à Angola do que de angolanos que vêm para cá.

Então, eu entendo que, diante desses critérios de interesse nacional, inclusive de interesse do turismo, poderia, sim, ser dispensado o visto do americano, do canadense ou de qualquer outro país que fosse do nosso interesse, sem... Como eu poderia dizer? Sem qualquer medo ou receio do estrangeiro. Não é? Eu costumo fazer uma comparação: nós temos hoje aqui no Brasil 880 mil estrangeiros regulares, mais ou menos. Acredito que número de regulares não deve passar de 50 mil. Esse é o número com que a gente trabalha. Enquanto isso, nós temos, segundo dados do MRE, 3,5 milhões de brasileiros lá fora. Então, até a quantidade de estrangeiros que nós temos aqui no Brasil é pequena. Eu não vejo como... Eu não tenho nenhuma restrição quanto a facilitarmos, mas respeitando sempre esse princípio básico de soberania que temos na reciprocidade.

Coloco-me à disposição para qualquer pergunta ou intervenção.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Albano Franco) – Muito agradecido, Dr. Luciano Pestana, pelos esclarecimentos e informações, nessa explanação objetiva a respeito dos problemas, das dúvidas hoje existentes e da necessidade de realmente solucionarmos a questão do visto.

Agora vamos passar a palavra à Dra. Mitzi Gurgel Valente da Costa, Diretora do Departamento de Imigração e Assuntos Jurídicos do Ministério das Relações Exteriores.

A SRA. MITZI GURGEL VALENTE DA COSTA – Muito obrigada, Deputado Albano Franco.

Srs. Deputados, senhoras e senhores, primeiro eu gostaria de agradecer muito a oportunidade de estar aqui presente para poder falar sobre esse assunto, e acho que, pelo fato de eu ser uma das últimas pessoas a falar, posso até fazer alguns comentários sobre algumas coisas que eu ouvi aqui; então, eu tenho mais privilégios do que os primeiros que falaram.

Queria primeiro agradecer ao Deputado Otavio Leite a exposição, que foi muito interessante. Reconheci alguns dos dados que V.Exa. mostrou, porque foi o meu departamento mesmo que proporcionou esses dados à Câmara dos Deputados, e gostaria de focar, talvez, alguns pequenos pontos.

Eu acho, em primeiro lugar, que é muito importante separar. Minha impressão é de que está havendo uma grande salada. É muito importante separar a parte de turismo da parte de política externa, da parte de vistos. A primeira coisa que eu diria é que uma política de vistos, especialmente a política de vistos que o Brasil tem, não afeta o turismo. Se uma política de vistos afetasse o turismo, não haveria 1,5 milhão de brasileiros nos Estados Unidos, um dos países mais... enfim, que mais apresentam dificuldades para os brasileiros. Vamos colocar nesses termos. Quando um turista de qualquer país quer vir ao Brasil, ele não precisa nem aparecer num consulado ou numa embaixada. Ele pode fazer a aplicação pelo Correio, pode fazer o pedido por intermédio da agência de turismo dele, ou pode ir pessoalmente ao consulado, mas não é necessário; eles recebem esse visto em casa. Então, o primeiro ponto que eu queria deixar claro é este: é necessário separar.

Eu acho que o Dr. Bezerra de Melo disse que angolanos não precisavam de visto para vir ao Brasil, e isso não é verdade. O angolano precisa, sim, de visto para vir ao Brasil. Então, só queria também deixar isso claro.

Ponto 2: V.Exa., Deputado Otavio Leite, também falou sobre uma estatística muito interessante, que é a proporção entre cidadãos do Chile e do Peru, com relação ao número de turistas que esses 2 países recebem. Nesse caso, eu acho que seria também importante sublinhar que o Brasil é metade da América do Sul. Então, acho que se nós pegássemos todos os outros países da

América do Sul, juntássemos as populações desses países e as extensões territoriais desses países, talvez a sua estatística fosse um pouco diferente. Por exemplo, se V.Exa. quiser pegar a China, que é um país como o Brasil em extensão territorial, é um dos maiores do mundo, um pouquinho maior do que o Brasil, com 1 bilhão e 200 milhões de pessoas, acho que a proporção seria infinitamente maior, no nosso caso.

Isso não quer dizer que turismo não seja uma fonte maravilhosa de divisas para o país. E é um importante gerador de empregos, e é absolutamente essencial que nós aumentemos o nosso turismo, isso sem sombra de dúvida. E nesse ponto o Itamaraty tem, em todas as suas embaixadas, em mais de 190 países, sempre um setor de turismo para prestar esclarecimentos, mostrar pôsteres, fazer eventualmente palestras, enfim, sobre o Brasil como destino turístico.

Eu acho que um dos grandes problemas do turismo no Brasil é o absoluto desconhecimento de 9 décimos do mundo, de modo geral, dos turistas sobre o que é o Brasil. Eu, como diplomata brasileira, tendo morado no exterior, já me perguntaram se no Brasil há elevadores. Já me perguntaram se eu morava numa palhoça indígena e se eu caçava com arco e flecha. Isso em pleno Século XX, ainda. Enfim, estamos no Século XXI, mas também não se passaram tantos anos do Século XXI. Quando se fala de turismo no Brasil, as pessoas sabem vagamente que "existe um Corcovado e um Pão de Açúcar, não sei bem em que cidade", e mais nada. Sabem eventualmente que temos o Amazonas – "Uau, que maravilha!" – e tal, mas não sabem a extensão do país, não sabem a imensidão que nós temos. Ninguém conhece Foz do Iguaçu. Todos conhecem Niagara Falls; ninguém conhece as Cataratas do Iguaçu. "Pantanal? O que é Pantanal? O que é isso?" São as maiores áreas alagadas do mundo! E nós não propagamos isso no exterior.

Então, acho que antes de falarmos de uma política de vistos, de isenção de vistos unilateral, temos de falar primeiro numa grande divulgação do que é o Brasil, botar vinhetas nas televisões, fazer eventos no exterior, vender o Brasil. Mais do que isso: eu, até 2 anos atrás, estava em Londres; britânico não precisa de

visto para vir ao Brasil, mas, além de, é claro, haver grande desconhecimento, como eu já disse, sobre o que é Brasil e o turismo no Brasil, não passava uma semana – uma semana! – em que não havia pelo menos 3 reportagens de jornal dizendo: "Balas perdidas no Rio de Janeiro", "Mortes por assalto no Rio de Janeiro", "Cuidado com o turismo no Rio de Janeiro: foram assaltados 4 americanos, 3 britânicos, 5 alemães" etc. e tal. Não passava uma semana em que isso não aparecesse em todos os jornais britânicos. O que diziam então nos Estados Unidos? É claro, sob outra bandeira, a de direitos humanos etc.: que o "caveirão" no Rio de Janeiro tinha entrado na favela, e tinha mandado bala, e levado gente, e não sei o quê.

Isso assusta as pessoas. Se qualquer um de nós entrar em qualquer um dos *websites* dos principais países de origem dos turistas que nós queremos chamar, verá sempre: "Cuidado com o Brasil. Não levem jóias. Cuidado com os assaltos." Isso tem de mudar, e uma das maneiras de se mudar é exatamente estimular as pessoas a virem e verem que não é nada disso. Então, o segundo ponto é esse. Doenças – toda semana há dengue, aumento de dengue. Vêem-se tendinhas no Rio de Janeiro, com pessoas morrendo de dengue. Os turistas não querem vir. Têm medo. Essa percepção do Brasil é que precisa ser mudada, e acho que nesse ponto o Ministério do Turismo pode fazer um grande trabalho em termos de vender melhor o Brasil. Isso é que vai trazer as pessoas.

Queria também dizer que saiu no jornal nos 2 últimos anos o nosso apagão aéreo. As pessoas... E aí, é claro, os americanos entrevistavam os americanos; os canadenses entrevistavam os canadenses; os alemães, os alemães, e assim por diante, dizendo: "Eu esperei 6 horas numa fila, perdi todas as minhas conexões, não me pagaram um hotel nem comida, eu fiquei em pé aqui, e eu sou uma senhora de 80 anos!" Isso faz com que as pessoas digam: "Mas eu vou acabar minhas férias no Brasil, para ficar durante 8 horas em pé numa fila, para não poder sair do país e perder minhas conexões, e nem me pagarem um hotel?" Isso tudo são coisas que diminuem o Brasil como um país de turismo. Por que um americano tem de voar até São Paulo, com 4 horas a mais de voo, para depois passar não sei quantas horas no

aeroporto de São Paulo, para poder voar para Natal? Por que não temos voos diretos para o Nordeste, para a Bahia, para os que são os principais pontos turísticos? Nossa malha aérea também está muito fragilizada. É preciso investir nisso para atrair pessoas.

E, mais do que tudo isso, eu peguei uma coisa nesse fim de semana que eu achei absolutamente muito interessante, e faria um paralelo com o que disse o Deputado Otavio Leite, quando ele falou de um déficit turístico, dizendo que são US$ 5 bilhões que entram por ano e US$ 10 bilhões que saem. Aí eu mostro aos senhores isto aqui, que é um panfletinho que saiu no jornal nesse fim de semana, que diz: 8 dias em Fortaleza: R$ 459,00, vamos supor por dia, porque é em 10 vezes. Para ir a Paris passar 8 dias são R$ 300,00. O que os senhores acham que um brasileiro vai querer fazer? Se pode pagar R$ 300,00 para ir a Paris ou R$ 459,00 para ir a Fortaleza, para passar o mesmo período de tempo, é claro que as pessoas vão preferir Paris! Então, outra coisa que precisamos fazer é lançar pacotes que sejam atrativos para os turistas estrangeiros, dizendo assim: "Venham ao Brasil. Olhem, temos carnaval. Venham, passem 6 dias, 10 dias, e vão pagar a metade do preço que vocês pagariam para ir ao México." Isso é que nós temos de vender. Então, à parte o visto – e eu já vou entrar nisso, porque é a parte, digamos, que me cabe, como representante do Itamaraty –, isso vai vender o Brasil muito mais, vai atrair turistas muito mais do que eventualmente uma isenção unilateral de vistos.

Quanto a isso, o Deputado Otavio Leite também disse que seria só uma questão de alterar a lei dos estrangeiros. Há mais, talvez, do que isso, porque a nossa Constituição reza, em seu art. 4º, inciso V, que um dos princípios básicos das relações entre os Estados é a igualdade entre os Estados, e o nosso princípio de reciprocidade é baseado nisso. Todos os países são absolutamente iguais no exterior. Então, o fato de nós, de o Itamaraty, de nós no Brasil abrirmos mão unilateralmente de vistos para certos países e não para outros fragiliza-nos sobremaneira. Como é que podemos justificar que não estamos pedindo visto para os americanos, canadenses, australianos etc., mas estamos pedindo visto, por exemplo, para os angolanos, que o Dr. Bezerra disse

que não nos interessa tê-los? Como é que podemos justificar, tendo em vista a política externa que estamos implantando, enfim, de proximidade com China, com Índia, com África do Sul, etc., que estejamos pedindo visto de turistas desses países que têm 1 bilhão de pessoas, portanto, muito mais do que os 300 e tantos milhões que têm os Estados Unidos – se estamos falando dos Estados Unidos –, que peçamos de um e não peçamos de outro? Ficamos sem uma perna muito importante para podermos dizer: olhem, se vocês não nos isentam lá do seu, nós também não poderemos isentá-los do nosso. É extremamente importante mantermos esse princípio da reciprocidade intacto.

Isso não quer dizer que não se possam aceitar, não se possam implementar muitas das propostas que ouvi aqui, que são extremamente inteligentes, extremamente interessantes, e podem, sim, eventualmente ser implementadas. Agora, algumas delas necessitam de outras medidas que nós temos de tomar antes da parte de vistos. Por exemplo, quanto a fazer a aplicação de visto *on-line* não há o menor problema, poder-se-ia fazer; agora, se no momento da entrada no Brasil, com as pessoas já portando visto daqueles países em que é necessário, já temos filas de mais de 1 hora no aeroporto de São Paulo e no do Rio de Janeiro, no Rio de Janeiro talvez um pouco menos, mais em Guarulhos, o que então dizer das pessoas que ainda têm de ir ao guichê da Polícia Federal, ouvir lá: ah, sim, Sr. Fulaninho de Tal, o senhor está autorizado; agora vá ali pagar, esperar numa fila maior? Ir ao guichê, como foi dito, para depois voltar e passar?

Então, antes de propormos isso, temos de prover os nossos principais aeroportos de recebimento de turistas de locais adequados e de pessoal que possa processar essas pessoas de maneira mais rápida. Senão, vai ser muito pior as pessoas chegarem ao aeroporto do Rio de Janeiro e de São Paulo e ficarem lá horas porque não há gente suficiente para atendê-las no guichê de pagamento, não há gente suficiente para atendê-las do outro lado. Essas são as principais questões que temos de ver.

Agora, gostaria só de frisar que é importantíssimo separar turismo de vistos. Para nós irmos aos Estados Unidos é necessário fazermos um pagamento maior do que o que nós estamos exigin-

do deles, porque eles, além dos US$ 139 – e isso é a reciprocidade, como foi dito aqui – também requerem o pagamento de US$ 35 para fazer esse atendimento *on-line*. Depois, temos de esperar 4 meses, e aí temos de nos deslocar do Rio Grande do Sul até Brasília, ou de Manaus até Fortaleza, ou da Bahia até não sei onde, para sermos entrevistados sem saber se vamos, ainda por cima, conseguir o visto, e voltarmos para os nossos Estados, para então nos despencarmos para São Paulo para ir embora para os Estados Unidos. E isso sem contar que nos exigem imposto de renda, declaração disso, declaração daquilo, e ainda nos fazem as perguntas mais invasivas do mundo. O Brasil não faz nada disso. O Brasil não requer nada disso. A pessoa não precisa nem sair de casa. Então, acho que isso tem de ser lembrado também, em prol de nos mantermos como, digamos, um país como todos os outros.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Albano Franco) – Muito agradecido à Dra. Mitzi, Diretora do Departamento de Imigração e Assuntos Jurídicos do Ministério das Relações Exteriores, que fez uma exposição analisando vários aspectos sobre a questão do turismo no Brasil e a questão também jurídica do Ministério das Relações Exteriores. Muito obrigado, Dra. Mitzi.

Agora vamos passar a palavra ao Dr. Carlos Silva, Chefe de Gabinete do Ministro do Turismo.

O SR. CARLOS ALBERTO SILVA – Boa tarde a todos os presentes, Deputado Albano Franco, na pessoa de quem cumprimento os demais Parlamentares aqui presentes, Deputado Marcelo Teixeira, autor do requerimento que nos traz a esta Casa hoje, e todos os demais presentes.

Até me sinto agora no dever, como representante do Ministério do Turismo, de fazer uma localização histórica acerca do Ministério. É preciso dizer que o Ministério do Turismo é um Ministério criado em 2003, no primeiro mandato do Presidente Lula. Então, é um Ministério recente, acho que dos mais recentes que temos aqui, na Esplanada, Ministério que foi criado com o orçamento de R$ 577 milhões no primeiro ano, e que em 2008 alcança a cifra de R$ 2,7 bilhões.

É preciso que se diga também que é importante a promoção do país no exterior. E nós reconhecemos essa importância, e damos a

ela a devida dimensão. A dimensão que se dá à promoção do país no exterior pode ser medida pelo lançamento da campanha Brasil Sensacional, este ano, em Nova Iorque, pelo Presidente Lula. É verdade que nós temos de fazer a divulgação do país no exterior. Esse é um componente importante, principalmente porque sabemos que, ao escolher um destino turístico, o turista escolhe certamente aqueles destinos mais perto ali da sua cidade, de onde ele está localizado. As viagens acima de 10 horas têm uma disputa grande. É um turista de poder aquisitivo mais alto. Por isso é que estamos investindo. Fizemos o lançamento da campanha Brasil Sensacional, nos Estados Unidos, com a presença do Presidente Lula. Pela primeira vez na História, um Presidente lançou uma campanha de divulgação, de promoção do Brasil no exterior. Fizemos o lançamento na Europa e nos países da América Latina também. Isso só para deixarmos claro – eu concordo com a exposição da minha colega de Governo – que precisamos promover o Brasil, e isso nós estamos fazendo.

Mas o turista não vive só de promoção. Precisamos ter no Brasil qualificação dos destinos turísticos. Por isso o Ministério do Turismo investe em infraestrutura turística – e os Parlamentares aqui sabem disso –, em qualificação, em saneamento básico, para que o turista, quando chegar ao Brasil, tenha um destino qualificado, tenha todas as condições de acesso, aeroporto, estradas, para poder locomover-se.

Então, há vários dados que demonstram o acerto dessa política, empreendida hoje como política do Estado pelo Presidente Lula. Posso citar algum aqui: o de que, mesmo em tempos de crise, os embarques internacionais aumentaram 2,62%, entre janeiro e outubro de 2008. Temos, nesse intervalo, 5 milhões e 440 mil passageiros desembarcando no Brasil. Isso significa um acréscimo da ordem de 2,62%. E há vários outros dados que demonstram que o turismo vai bem no Brasil.

Agora, é preciso também ter claro, e por isso estamos aqui hoje, que quando o turista escolhe o seu destino ele vê várias coisas: primeiro, se conhece o país, se sabe que vai ter como chegar lá, a distância... E uma das coisas que eu acho – acho não, isso é comprovado – que influi na decisão do turista é a facilidade

que ele tem de entrar no país. Isso é uma coisa que é medida. Nós do Ministério do Turismo temos consciência, e acho que isso é uma política do Governo, de que não podemos abrir mão da soberania nacional. Isso é cláusula pétrea da Constituição. Ninguém aqui quer isso. Acho que não há nenhuma proposta do Parlamento nesse sentido. Mas, como foi dito aqui pelo Deputado Otavio Leite, e foi mencionado pelo nosso colega Luciano Pestana também, algumas exigências dessa lei remontam a 1980, inclusive a antes da Constituição, e dizem respeito à segurança nacional. Então, o motivo desta audiência pública, o motivo pelo qual o Ministério do Turismo faz questão de comparecer é o fato de que precisamos ter alternativas para que o visto não seja mais um empecilho na decisão do turista.

Nós temos o problema de desconhecimento, é claro; como dito aqui, o Ministério está há 5 anos trabalhando na promoção do país no exterior, e nisso nós temos sucesso porque a cada ano o turismo vai crescendo no Brasil. O turismo hoje é o quarto item da pauta de exportação, e é o primeiro item na pauta de exportação de serviços. Então, nós achamos que é importante, porque senão não mobilizaríamos aqui diversos Deputados, representantes da sociedade civil, representantes do Governo, para discutir o assunto. Acho que o assunto é importante. O Ministério da Justiça já nos trouxe aqui uma boa notícia, a de que está em andamento um projeto de lei que pode conduzir a flexibilização para o turista, para o visto de entrada do turista estrangeiro. Então, não desmereço o assunto. Acho também que o visto não pode ser dissociado das ações que o turismo precisa fazer para aumentar a entrada de turista estrangeiro no Brasil.

Estamos aqui para poder discutir. Acho que deve haver um consenso, para podermos construir uma solução acertada, para que o país não perca a soberania – disso ninguém vai abrir mão aqui –, mas para que também tenhamos a possibilidade de disputar o turista de longa distância com outros países, inclusive da América do Sul, que oferecem facilidades. É nessa linha a posição do Ministério do Turismo. E queremos construir aqui um consenso, a melhor alternativa, para que o visto não seja um entrave para a entrada de turistas estrangeiros no Brasil.

Era isso. Muito obrigado pela atenção.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Albano Franco) – Agradeço ao Dr. Carlos Alberto Silva seus esclarecimentos, inclusive tocando nos aspectos relacionados ao Ministério do Turismo, sobre o turismo no Brasil.

Encerradas as exposições, passaremos aos debates. Os Deputados inscritos para interpelar os expositores poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição, pelo prazo de 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo, vedado ao orador interpelar qualquer dos presentes.

Antes disso, queria convidar o Vice-Presidente Deputado Marcelo Teixeira para assumir a Presidência, pois vamos ter de nos ausentar durante alguns minutos. Então, convidaria o Deputado Marcelo Teixeira.

O SR. DEPUTADO MARCELO TEIXEIRA – Eu perguntaria só se V.Exa. poderia permanecer enquanto faço aqui um breve comentário, muito rápido. Coisa muito rápida.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Albano Franco) – Cinco minutos?

O SR. DEPUTADO MARCELO TEIXEIRA – Muito rápido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Albano Franco) – Muito obrigado, Deputado. V.Exa. sempre tolerante e compreensível. Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO MARCELO TEIXEIRA – Eu, como autor do requerimento, estou satisfeito hoje, meu caro Presidente, estou num dia feliz hoje, porque trouxemos para a Comissão de Turismo esse assunto que vai e vem, vai e volta, discute, puxa, encolhe, leva... Tivemos esta mesma reunião no Senado, e acabamos... Na Mesa, há setores do Governo – eu quero inclusive aqui agradecer a presença ao Dr. Luciano, agradecer à Dra. Mitzi –, mas, meu caro Presidente Albano Franco, nunca tivemos aqui o privilégio da vinda do Ministro da Justiça, bem como do Ministro das Relações Exteriores.

Evidentemente que a presença do Ministério, nas pessoas dos representantes, para a nossa Comissão, é uma homenagem muito grande. Certamente, num assunto desse porte, eu diria, o

Governo Lula ganharia. O nosso objetivo aqui – meu, de V.Exa., dos Deputados Carlos Eduardo Cadoca, Otavio Leite, Edinho Bez, Arnon Bezerra, enfim, de todos desta Comissão – é cada vez mais somar ao país para que ele cresça.

Eu diria que hoje Jeanine Pires, Presidenta da Embratur, faz um trabalho maravilhoso à frente daquela empresa. Visitamos a Fitur, a maior feira de turismo do mundo que se realizou em Madri, em janeiro, e percebemos a presença da Embratur.

O Dr. Carlos disse recentemente que o Ministério é novo. Precisamos aplaudir o Presidente Lula por sua iniciativa de ter criado o Ministério do Turismo. A bem da verdade, o Ministério deveria ter sido criado há mais tempo. Hoje, vemos demonstração da sua importância pelos números apresentados pelo Ministro Barretto, certamente um dos melhores Ministros do Governo Lula, dada sua atuação à frente do Ministério. Já era vontade anterior do Ministro Mares Guia, que, eu me lembro bem, era totalmente favorável a essa questão do visto. Hoje, é público e notório que o Ministro Barretto é também favorável à questão do visto.

Nosso país precisa gerar empregos e receber turistas. Temos o privilégio de ir aos Estados Unidos, dependendo da nossa vontade, mas precisamos também atrair gente de lá para cá, a fim de aumentar o número de empregos.

Sr. Presidente, estou hoje absolutamente convicto de que está criado aqui um impasse no Governo. Sugiro a V.Exa. que a Comissão de Turismo solicite uma audiência com o Presidente Lula, juntamente com o trade, os Presidentes da ABIH e da ABAV, a fim de tratarmos dessa questão.

A lei, Sr. Presidente, é de 1980. Tudo bem, respeita-se a lei. Dr. Luciano, é possível perceber que V.Sa. é favorável a que se faça algumas alterações. Peço-lhe encarecidamente – depende só de uma decisão de Governo.

V.Exa., Deputado Albano Franco, que é Presidente desta Comissão, poderá terminar sua gestão fazendo esse gol. Hoje, vemos a bronca do exterior. Se abolida essa taxa, o que significará para a economia ao nosso país? Quanto isso não vai render para o Brasil?

Sr. Presidente, deixo aqui a sugestão de nós, Parlamentares – e convido também a Senadora Lúcia Vânia e o Senador Tasso Jereissati, que esteve presente, assim como o Senador Aldemir Santa, que foi o Relator da Lei Geral do Turismo –, visitarmos o Presidente Lula. Solicitaríamos a S.Exa. juntar sua equipe de Governo e chegar a uma decisão, porque para mim essa é uma questão de Governo que precisa ser tratada com rapidez.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Albano Franco) – Deputado Marcelo Teixeira, V.Exa. apresenta uma proposta válida e até mesmo urgente. Vamos nos somar à Comissão do Senado, com a Senadora Lúcia Vânia, com o Senador Tasso Jereissati e outros, para, em breve espaço de tempo, tentarmos essa audiência com o Presidente Lula. O assunto é importante para o país, pois gera emprego, renda, desenvolvimento, imagem e credibilidade.

Acredito que o Presidente Lula será sensível, não só para marcar audiência, como também para resolver o problema.

O SR. DEPUTADO MARCELO TEIXEIRA – Conversei recentemente com o Presidente da Câmara, Deputado Arlindo Chinaglia, que está propenso a colocar essa matéria em votação. O Deputado Otavio Leite disse muito bem há instantes sobre a Lei Geral do Turismo, e o grau de entendimento foi altíssimo. O Deputado Arlindo Chinaglia quer votar, mas não o faz por quê? Porque não há consenso, evidentemente.

O SR. DEPUTADO CARLOS EDUARDO CADOCA – No voto ganhamos em plenário. Tivemos uma longa tramitação, muitas dificuldades nesses 5 anos, mas hoje a Casa tem um sentimento diferente do que tinha em 2003.

Considero importante essa proposta do Deputado Marcelo Teixeira, qual seja a de que possamos ter um encontro com o Presidente, o trade turístico e as Comissões das duas Casas, mas sabendo que essa história tem de ser resolvida internamente antes, porque já se fez muitas ações nesse sentido. Aqui estamos entendidos quanto aos 5 projetos de encontrar uma solução. Lá, não. Desde o primeiro momento do nosso projeto, de 2003, que prevê a abolição, a extinção do visto para 5 países, sobretudo para os mercados americano e canadense, que são importantíssimos, tínhamos o apoio dos Ministros do Turismo e da Indústria

e Comércio. Ao mesmo tempo, tínhamos a posição contrária do Ministério das Relações Exteriores, que permanece hoje com os mesmos argumentos – reciprocidade.

Fala-se aqui – e o Deputado Otavio Leite foi muito feliz, quero parabenizá-lo por sua exposição – sobre a questão econômica. Por que o americano não tem interesse? Agora tem, porque está em crise, mas não tinha interesse no fluxo turístico brasileiro. Representávamos, na economia do turismo americano, apenas 0,7%, os 900 mil ou quase 1 milhão de brasileiros que iam para lá todo ano. Perto de 700 mil americanos vêm para o Brasil – já veio até um pouco mais no último ano. O Deputado Otavio Leite não citou esse número porque dele não dispunha. Os americanos que vêm para cá compulsoriamente, para negócio, por meio das agências multilaterais e das empresas, não vêm a lazer porque não conhecem os destinos turísticos brasileiros, pela dificuldade que têm em vir para cá, representam 20% na economia do turismo. Se acabássemos com essa burocracia do visto, com certeza poderíamos ampliar esse número rapidamente.

A Lei do Estrangeiro, meu caro Dr. Luciano, está caduca. Ela revogou uma lei de 1955, a Lei nº 2.526, que permitia ao americano entrar no Brasil sem visto, teve vigência de 25 anos, inclusive no tempo da ditadura. Nem a ditadura criou esse imbróglio para o turismo.

Este Governo, que tem quebrado paradigmas, que tem avançado em todas as áreas, não deveria abolir apenas para os 5 países. O Governo Lula deveria abrir os aeroportos do Brasil para todos os estrangeiros que quisessem nos visitar. Deveria criar, evidentemente, alguns mecanismos de controle, mas não a imposição de visto. Reciprocidade de coisas desiguais, Ministra – permita-me –, não existe. Estamos falando de economia, de recursos, de divisas. Os empresários reclamam disso há muito tempo. E, neste momento de crise, essa era a hora de o Governo marcar, como se falou aqui, um gol de placa. O Presidente Lula marcaria um gol de placa.

Não sou do PT, mas sou do Governo, e acho que já tem muita gente dentro do Governo e da base com a visão modificada em relação à que tinha quando esse processo começou a tramitar.

Concordo com V.Exa., Deputado Marcelo Teixeira, agora na Presidência, com a proposta de ir conversar com o Presidente Lula. Mas, antes, S.Exa. terá de ser preparado para nos receber. Há uma clara divergência no Governo – e esse conflito já dura 5 anos – entre o Ministério do Turismo e o Ministério das Relações Exteriores, que permanece irredutível nessa posição que não tem fundamento. O fundamento jurídico não está valendo aqui, não explica isso. Deve-se olhar o lado econômico. Não se pode trabalhar com reciprocidade de coisas desiguais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Deputado Carlos Eduardo Cadoca, o Dr. Carlos pode perfeitamente levar o teor desta audiência para o Ministro Barretto; o Dr. Luciano pode perfeitamente levar essa questão para o Ministro Tarso Genro, bem como a Dra. Mitzi conversar com o Ministro Celso Amorim, uma vez que o Presidente Albano já mencionou que foi aprovada a nossa vontade de fazer, a 2 ou 6 mãos, uma Comissão Mista, não só da Câmara dos Deputados, repito, como também do Senado. Boa parte dos presentes participou daquela audiência no Senado com a Senadora Lúcia Vânia, o Senador Tasso Jereissati, o Senador Leonel Pavan, quando o assunto foi discutido, ainda quando Mares Guia era Ministro do Turismo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) Peço desculpas ao Deputado Edinho Bez, que estava inscrito.

Concedo a palavra a S.Exa.

O SR. DEPUTADO EDINHO BEZ – Sr. Presidente, é importante o debate – estou atento.

Inicialmente, quero cumprimentar o colega desta Comissão, Deputado Marcelo Teixeira e os demais membros, que, por unanimidade, entenderam importante esse diálogo entre nós, o Poder Executivo e representantes dos segmentos que têm responsabilidade de divulgar, através de agências de viagens, etc., o nosso potencial turístico e atrair estrangeiros objetivando gerar emprego e renda.

Quero agradecer aos convidados pela presença, todas importantes para nós.

Como só temos 3 minutos, fiz um resumo do resumo e estou tentando resumir ainda mais. Todos nós teríamos condições de relatar muito mais.

Meu Estado, Santa Catarina, lamentavelmente, está passando por problemas sérios neste momento. Aproveito para agradecer pela solidariedade que temos recebido de todo o país, também dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, em especial do Presidente Lula, que neste momento se encontra em Santa Catarina e deverá assinar uma medida provisória, é o que está programado, liberando 700 milhões de reais para atender casos emergenciais.

Fui Secretário de Estado da Infraestrutura em Santa Catarina no primeiro mandato do atual Governador Luiz Henrique da Silveira. Obviamente que infraestrutura é assunto muito amplo, trata de rodovia, ferrovia, aerovia, portos, saneamento básico, habitação, enfim, assunto enorme e não diferente da infraestrutura turística. Tem a ver com a vida dos cidadãos.

Lembro-me que naquela oportunidade, aproximadamente há 4 anos, tentamos com o Ministério da Justiça, o Ministério da Defesa e também com outros países da América do Sul e da América Latina, diminuir pelo menos o valor da taxa de embarque. Recebemos muitos turistas em Santa Catarina, mas aqui devemos ter uma visão macro, do país, visitantes do Paraguai, Uruguai, Argentina em especial, Equador, Chile, Colômbia, Venezuela, Costa Rica e Panamá. A taxa de embarque é de 36 dólares. Na época em que debatíamos, tivemos entendimento para baixá-la para 20 dólares. Uma família com 4 pessoas de um país vizinho, com menos renda, que se utilizará dos nossos hotéis, dos nossos restaurantes, dos postos de abastecimento, enfrenta dificuldades com taxa a 36 dólares mais 120 dólares de visto e 20 dólares de despachante, um total de 176 dólares. Para uma família de 5 ou 4 pessoas, estamos dificultando.

Com toda sinceridade, quem pensa que isso é vantagem, pensa pequeno. Concordo em parte com o que foi dito, que não é isso que vai fazer com que alguém que queira conhecer o Brasil deixe de fazê-lo por causa das taxas, mas conheço caso de pessoas que não viajaram por conta disso – assalariados, com 5 membros na família, que não tinham como ir sozinho em período de

férias, e as taxas inviabilizaram, sim. Temos casos e exemplos em Santa Catarina.

Entendo que essa discussão tinha de ser prioridade do Executivo. Não devemos só pedir, mas exigir, cobrar do Presidente Lula. Esta Casa é autônoma. O cidadão comum não fala com o Presidente da República, não conversa com o Governador, não conversa sequer com o Juiz de Direito da Primeira Instância, com o Presidente do Tribunal de Justiça, com os Ministros do Superior Tribunal Eleitoral e do Supremo Tribunal Federal. Ele conversa, sim, com o Deputado, com o Vereador e com o Deputado Estadual. Ninguém melhor que esta Casa para transmitir o sentimento da sociedade, do povo brasileiro.

Falo angustiado porque enfrentamos problemas de pessoas sérias, honestas, competentes, idôneas, dignas, que nos procuram porque não conseguem um visto para viajar para os Estados Unidos.

Recentemente, procurou-me em meu gabinete uma vizinha do Município de Tubarão, Santa Catarina, pessoa culta, casou com um grande empresário, representante da Campari, que foi trabalhar em Dubai, e foi concedido visto. Na volta, esse profissional foi transferido, porque a empresa é multinacional, para trabalhar em Miami, nos Estados Unidos. Eles não conseguiram mais manter sua empregada doméstica brasileira com as suas 3 crianças pequenas. Não conseguiram, eu não consegui e nem o diabo consegue. Essa é a verdade.

Falta bom senso por parte dos nossos governantes, dos americanos. Eu estive aqui na embaixada, o embaixador enviou um representante ao meu gabinete, dei uma carta assumindo a idoneidade do casal, da empregada doméstica, citando o problema, que ela conhecia a família, as filhas gostavam tanto da empregada doméstica quanto da mãe e do pai, e até hoje não conseguimos o visto por falta de sensibilidade e bom senso.

Meu pai me ensinou que na vida temos de ser legalistas, corretos, mas sempre deve prevalecer o bom senso. E nem toda lei consegue alcançar o universo daquilo que pretende. Está faltando bom senso. Burocrático não faz falta para ninguém no mundo rápido, com a velocidade, a rapidez e a tecnologia de hoje, que

exige cada vez mais atualização de quem acompanha o mundo. Não podemos ter pessoas de braços cruzados, insensíveis, falando em nome da população, dificultando os nossos brasileiros.

E digo mais: a dificuldade de diminuir o nosso passaporte mexe também com a nossa soberania, sim, mexe com o nosso ego. São pessoas que são humilhadas, que têm condições financeiras, pessoas idôneas, como eu disse, e que não conseguem viajar.

Aqui, nos Estados Unidos, temos de interferir, sim. Somos o Parlamento brasileiro. Temos de chamar o representante aqui da embaixada para nos dar explicação. Falo indignado porque não estamos sendo respeitados como Parlamento brasileiro. Precisamos, sim, Deputado Marcelo – parabéns pela iniciativa. Parece que todo mundo tem medo dos americanos. Por quê? Eles estão criando problemas para o mundo hoje. Não servem de exemplo. Precisamos prevalecer e exigir o respeito que o brasileiro merece.

Se estamos recebendo hoje 600 mil americanos, poderíamos passar a receber 1 milhão. Se esse 1 milhão gastar, em média, mil dólares – tive essa informação aqui da rede hoteleira e de outros lugares, mas tenho certeza de que gastam muito mais, não imagino um americano vindo aqui e gastando mil dólares, estamos avaliando por menos –, isso significa 1 bilhão de dólares. Vamos pensar grande, minha gente. O que representa isso? Mais restaurantes, mais hotéis, mais postos de abastecimento, conhecidos como postos de gasolina, mais agências de viagem, mais empregos, mais renda, etc.

Obviamente, temos de fazer nossa parte. Não tenho dúvidas disso. Temos de exigir da rede hoteleira capacitação dos profissionais. Não é possível que uma rede hoteleira, uma agência de viagem não tenha alguém que fale inglês ou espanhol. Reconheço que temos de fazer a nossa parte.

Temos a questão dos aeroportos, que é verdadeira. Passamos vergonha. Temos de estar atentos e ligados a isso. O Ministro da Defesa Nelson Jobim, a Infraero, enfim, devem conversar com os Governadores dos Estados. As agências de viagem, como falei, devem capacitar os profissionais. Temos de fazer a nossa parte. É verdade, mas precisamos buscar o equilíbrio.

São muitos os homens de negócios que vêm ao Brasil. Já viajei também em missão oficial, visitei 36 países, na qualidade de Relator do sistema financeiro nacional do Brasil, e aproveitávamos, até porque os governos locais, como no Japão, na França, na Alemanha, nos Estados Unidos, que nos receberam, por intermédio da representatividade governamental, tentaram nos vender o potencial turístico de seus países, que perdem de longe para o Brasil. Fui em missão oficial, fui a trabalho e já viajei em férias. Em todas as vezes, aproveitamos para também usufruir o potencial turístico de cada país, até para aprendermos. Os homens de negócio também fazem turismo.

Concordo que o visto não inibirá que os americanos venham ao Brasil ou vice-versa. Tem gente que quer viajar e não consegue, pessoas que não têm nada que desabone sua conduta. Famílias, empresários que não conseguem visto, e o atendimento não é frio: é gelado. Não se consegue falar com ninguém. Eles colocam estagiários ou concursados, alguns ainda em estágios probatórios, para receberem nossos brasileiros que estão lá solicitando visto. Simplesmente não se sabe, na maioria das vezes, por que o visto foi negado. Só retornará depois de determinado período; dependendo da situação, não viajará mais, porque as coisas são momentâneas.

Precisamos desburocratizar. Temos de facilitar a vida dos estrangeiros que queiram vir para cá também, temos de parar com essa desconfiança boba. Está todo mundo desconfiando um do outro. Temos de parar com isso, até porque vou chegar ao final sobre outro assunto importante.

Concordo que o pacote turístico tem de ser atrativo, dar todas as informações e condições àqueles que pretendem viajar.

Passo a tratar de soberania. O Ministério da Justiça poderia informar-me qual o número de americanos que está no Brasil de forma irregular? Se o número for ínfimo, o que o Ministério tem a dizer com relação à soberania? O fato de um brasileiro ter visto não garante que viajará. Já é difícil conseguir o visto, e ele ter visto não garante que viajará, porque se a Polícia Federal, no aeroporto, suspeitar de alguma coisa, ele já poderá deixar de viajar mesmo não comprovando nada.

Estive na Costa Rica e lá, por exemplo, não tem exército, não tem visto americano, apenas polícia local, e nem por isso aquele país perde ou perdeu sua soberania.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Parabéns, Deputado Edinho Bez, pela sua atuação à frente da Comissão de Finanças e Tributação, na qual V.Exa. vem se conduzindo muito bem.

Concedo a palavra ao nobre Deputado Arnon Bezerra.

O SR. DEPUTADO ARNON BEZERRA – Sr. Presidente, parabenizo V.Exa. pela proposta de irmos ao Executivo, ao Presidente da República discutir este problema. Vemos, dada essa dificuldade de conversar com o Governo e seus representantes, por intermédio dos Ministérios, que o tempo está passando e nada tem acontecido.

Numa audiência como esta, para discutirmos esta questão, quando buscávamos aqui ter algo de incisivo, de solução, vejo que estamos apenas gastando tempo. Sei que o resultado desta reunião será repassado aos Srs. Ministros, mas isso será apenas motivo para discussão posterior.

O Deputado Cadoca apresentou o projeto, do qual fui Relator, e o Ministro Mares Guia veio à Comissão de Relações Exteriores discuti-lo. S.Exa. provou por "A" mais "B" as grandes vantagens que teríamos com isso. Não se trata de pensamento diferente do Governo, porque ninguém mais era Governo quando estava lá o Ministro Mares Guia, que o defendia com autoridade, competência e conhecimento.

Sentimos falta de bom senso. Sei que entre a lei e o bom senso a lei tem de prevalecer, mas não podemos deixar de enxergar como o mundo está se preparando para isso. Precisamos ver se temos dificuldades por parte de algum país. O pessoal está focando a questão dos Estados Unidos porque representa, sem dúvida, a maior economia do mundo, embora tenhamos, na mesma situação, o Japão, a Austrália, a Nova Zelândia, o Canadá, entre outros. O projeto do Deputado Cadoca visava beneficiar um grande número de países.

Fala-se em soberania. O Deputado Edinho Bez falou neste instante sobre a questão da soberania. Os turistas que virão para cá

em nada ficarão imunes a punições se, porventura, praticarem atos ilícitos em nosso país. Nada disso vai proteger ou vai quebrar a nossa soberania. Nós é que temos de sair na frente em busca desse turista que vem para o Brasil, na grande maioria das vezes, o norte-americano, em busca de negócios. E eles fazem apenas um turismo de negócio, o que não tem nada a ver. O Centro-Oeste, o Norte e o Nordeste brasileiros quase nada recebem desse turista que vem para cá.

Temos sentido morosidade por conta da questão burocrática. Temos a questão de Taiwan: os empresários que vêm para cá recebem apenas uma autorização. Eles não têm visto, recebem o que se chama de *laissez passez*, que dá autorização para que venham tratar de negócios. Muitos empresários taiwaneses se sentem inibidos, constrangidos de se apresentar para fazer investimentos. E o Brasil tem um bom número de negócios com Taiwan.

Então, precisamos buscar uma solução junto ao Presidente da República para essa questão que estamos vivendo. Dificilmente, num curto espaço de tempo, nós a teremos. Muita coisa já aconteceu no mundo: o Muro de Berlim caiu, houve a quebra do bloco da cortina de ferro, mas ainda estamos vivendo como naquele tempo. Hoje, o Brasil precisa melhorar a sua economia, porque temos uma condição melhor. Falou-se aqui que os empresários têm de fazer investimentos. Mas como vão fazer investimentos se não haverá cliente?

Se houvesse uma abertura para turistas com potencial econômico importante, viveríamos um outro momento. Daqui a pouco, vamos perder espaço para outros países. Vendemos muito as nossas praias. Mas não é só o Brasil que tem praias bonitas. O Caribe inteiro também tem, assim como a Ásia tem praias lindíssimas, com condições muito mais atrativas do que as nossas.

Então, está difícil de se chegar a uma solução para essa situação muito por conta da falta de bom senso. O bom senso deveria fazer com que o Itamaraty e o Ministério da Justiça tivessem vontade de resolver essa questão. No instante em que o Congresso Nacional, soberano como é, levantar essa bandeira, tenho certeza de que o Governo se sentirá à vontade para fazer algo.

Portanto, torço para que tenhamos sucesso em sua proposta e que o Governo seja sensível a ela, pois entendemos que em nada se mexe na soberania do nosso país.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito bem, Deputado Arnon Bezerra.

Informo que o Secretário da Comissão já ligou para a Comissão de Turismo do Senado e já foi informada a nossa vontade ao Presidente Albano, bem como à Presidenta da Comissão do Senado, Senadora Lúcia Vânia, e os 2 vão solicitar do Presidente Lula esta audiência. A ideia é que nós, Deputados da Comissão de Turismo, com os Senadores que também fazem parte, façamos uma visita ao Presidente Lula para apresentar essa questão, juntamente com o Presidente da ABIH, da ABAV e com todo o trading. Evidentemente, entendemos ser isso bom para o nosso país.

Deputado Otavio Leite, V.Exa. fez uma explanação muito bonita. V.Exa. tem desempenhado muito bem sua missão de Parlamentar, mas parece-me que em outra encarnação V.Exa. foi professor, dada a competência na sua explanação.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – V.Exa. é suspeito de fazer esses elogios não merecidos, por ser meu amigo. Muito obrigado.

Queria trazer a todos 3 breves observações complementares. Sabemos que, do ponto de vista clássico em ciência política, o conceito de Estado se define através da conjugação de 3 elementos básicos: território/povo, etnia e soberania. Soberania entendido aí o reconhecimento dos atores externos, dos países, portanto, de que naquele determinado território, que compreende aquela população, tem-se uma bandeira e essa bandeira é respeitada. Aí se dá, portanto, o conceito clássico de Estado. Então, a soberania é um elemento intrínseco, indispensável à figura da existência do Estado brasileiro no concerto das nações.

Dito isso, é preciso compreender também que nós, como em qualquer outro país, temos nossos livres arbítrios de definir nossas políticas de relações exteriores. O Brasil tem várias iniciativas junto a países mais diversos e nem por isso essas iniciativas têm que ser horizontalizadas, uniformes para com os demais. O Brasil anistia dívidas com países que nos devem:

Polônia, África. Interesses em fins estratégicos, compreensões humanitárias. Aprovamos já alguns projetos aqui de apoios de valores do Orçamento brasileiro para outros países: Haiti e Bolívia. Recentemente. O país empresta recursos para várias outras nações, às vezes até são questionados. Hoje há o drama da Venezuela, duzentos e tantos milhões do BNDES, nem por isso ele é obrigado a emprestar para a Argentina ou para outro, é uma faculdade que o Brasil possui.

Agora, se observarmos, Dra. Mitzi, que, no contexto internacional, outros países, que também são tidos como soberanos – indiscutivelmente são soberanos, porque são respeitados pelos demais –, adotam um mecanismo de permitir que o americano possa ingressar em seus respectivos territórios sem visto, eu não tenho nenhuma notícia de que qualquer uma dessas nações tenha perdido um milímetro de sua soberania ou tenha sido objeto de um questionamento qualquer ou uma diminuição, um *capitis diminutio* da sua estatura no contexto das nações.

Observamos, quando propusemos essas ideias, a dificuldade existente. Existem muitas dificuldades, porque, de fato, muitos brasileiros são admoestados, há mil problemas junto aos Estados Unidos para obtenção de vistos. Há milhares de brasileiros lá fora. Nos Estados Unidos, são mais de 1 milhão, a senhora disse. Sabemos que são mais ou menos 300 mil os legais. Sabemos ainda que, pelo que tudo indica, não demora, a União Européia tende a estabelecer restrições maiores. Recentemente, não tem 1 ano, no aeroporto de Madri, quantos não foram os brasileiros que tiveram que voltar? Pressões da União Européia.

Inglaterra, tenho notícia de uma reunião reservada que houve em São Paulo da representação diplomática brasileira e do Reino Unido, para discutir já uma tentativa de imposição do visto, tal qual os Estados Unidos exigem de nós outros. Enfim, sabemos dessas realidades, mas não podemos separar uma circunstância que é indiscutivelmente una. O turismo é um agente econômico, o país precisa enfrentar uma crise, o país tem déficit. O país pode, com esse mecanismo que custa 1 centavo, praticamente, adotar um procedimento que vai trazer divisas. Sim, a estrutura

tem que ser melhorada nos aeroportos, e por aí vai. Isso se tira de letra, é muito fácil, custa barato e facilmente pagável.

Então, não sei. Sabemos que o Ministério das Relações Exteriores enfrenta muitas dificuldades por aí afora. Temos uma burocracia que representa o Brasil no exterior cheia de incumbências.

Acho que, se essa flexibilização for adotada, facilitará, vai livrar um pouco mais o tempo da burocracia dos agentes, nossos representantes no exterior, para tratar de problemas de brasileiro no exterior, o que não falta, problema de assistência; eu sei das dificuldades, da boa vontade, mas a demanda é cada vez maior de brasileiros que são vítimas de uma série de infortúnios, de problemas, e por aí vai, que precisa da mão estendida da sua representação diplomática.

Então, estou trazendo algumas reflexões para a senhora levar ao conjunto do comando do Ministério de Relações Exteriores, em somando a outras observações que já foram apresentadas pelos colegas. Achamos que não há qualquer prejuízo à nossa soberania.

Eu conversava outro dia com o Deputado Antonio Palocci, que, ao tempo que o Deputado Cadoca levantou o assunto, foi procurado e disse que chegou a fazer um cálculo do que seria. Temos mais ou menos o cálculo. Sabemos que são 140 mil vistos. Aliás, dá uns 17 milhões/ano. Sabemos que nem tudo é para visto, alguns são emolumentos mais baratos, mas é receita. O Ministério da Fazenda de então propusera ao Ministério das Relações Exteriores pagar suplementarmente essa receita, que se poderia perder com a diminuição da taxa. E, se pôde antes, pode agora também, uma rubrica orçamentária. Não temos essa dificuldade, não queremos criar um problema para as receitas do Ministério, para as atividades do Ministério, mas queremos deixar a mensagem, com muita sinceridade, à Dra. Mitzi, que estamos convencidos de que essa providência não afeta a soberania brasileira, porque o que as outras nações adotam como facilidade para emissão do visto não as afetou, por que haveria de nos afetar? Nós temos livre arbítrio para isso tudo. Como o Deputado Cadoca ponderava, que se experimente. Não podemos é ficar eternamente nessa questão.

Em linhas gerais era isso. Apenas para fechar a questão estatística, eu disse que não havia simplicidades maiores, é uma licenciosidade de reflexão, mas, se pegarmos também a China, que tem 1,5 bilhão de habitantes, creio eu, e que recebe crescente mercado cada vez maior, está com 40 bilhões, vai dar uma relação também: para cada 37 chineses, um turista. Então, é até melhor que os outros exemplos. Quer dizer, são apenas paradigmas. Sabemos que as economias se movem com movimentos econômicos. O turismo é um fertilíssimo setor por intermédio do qual podemos trazer para o Brasil muitos dividendos. E a nossa soberania, estou convencido de que, em hipótese alguma, será afetada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito bem, Deputado Otavio Leite. Suas ponderações são muito pertinentes.

Ao final desta audiência pública, queria novamente dar uma rodada e passar a palavra, rapidamente, ao Dr. Álvaro.

Dr. Álvaro, V.Sa. disse que não é um grande orador, avalio se fosse, porque V.Sa. pontuou muito bem a questão na prática, porque quem está por trás do birô, do dia a dia, da prática, como V.Sa. está, que conduz com muita competência esse setor, evidentemente, sabe onde o sapato aperta.

Passo a palavra a V.Sa.

O SR. ÁLVARO BRITO BEZERRA DE MELLO – Queria fazer uma réplica à Dra. Mitzi, que falou que só saem notícias ruins sobre o Brasil. Isso é porque não temos um serviço de relações públicas – o Carlos Alberto acabou de dizer que estamos começando a fazer. O Brasil nunca fez isso, só saía notícia de cobra que come homem, que estávamos nas árvores etc., porque não havia notícia nenhuma.

Nos Estados Unidos, vi muitas vezes, na Quinta Avenida há lojas de todos os países, da Espanha, do México, ou então escritórios de países que têm menos dinheiro, mas todo mundo faz promoção, publicidade. A publicidade é necessária. Se há notícia ruim, a notícia ruim sempre vai aparecer, mas, se tiver notícia boa, se se fizer um bom trabalho de relações públicas, saem notícias boas também. Então, mescla: uma boa, uma ruim, uma boa, uma ruim e a coisa melhora. Isso nós nunca fizemos, estamos co-

meçando a fazer agora. A coisa vai melhorar. Vamos saber onde fica o Pantanal, onde é a Amazônia, porque, anteriormente, ninguém sabia nada. Éramos um território desconhecido.

Eu diria ainda que a verba do Ministério do Turismo é pequena para fazer esse trabalho bem feito. Vai ter de escolher cidades, Estados, países para fazer isso, porque a verba é pequena. Temos de nos concentrar onde nos interessa mais e pedir para que essa verba cresça a fim de que possamos fazer um trabalho melhor. E aí as notícias ruins que saírem não serão tão ruins e não nos afetarão tanto, porque, de fato, no momento só sai notícia ruim. Nós não podemos fazer nada. Isso é muito importante frisar.

Sobre o problema da dificuldade de entrada, na hora em que houver procura, vamos aumentar o banco lá com caixas etc. para atender. Isso não é problema, precisamos é dar mais emprego.

Outra coisa que achei importante dizer é o seguinte. Se os Estados Unidos dificultam a entrada de pessoas, é porque a verba que gastam com a promoção de Nova Iorque, Miami e Disney é tão grande que eles podem dar-se a esse luxo de dificultar. Todo mundo quer ir para lá devido à publicidade enorme que eles fazem. Hollywood, tudo isso trabalhando para eles.

Não temos nada disso aqui. Outro dia estive na Suécia, porque tenho enteados que moram lá, e resolvi levá-los para ver Tropa de Elite. Fiquei me sentindo mal, porque, antes de começar o filme, dizia-se: "Essa é a história do Rio de Janeiro, a cidade mais violenta do mundo". Notícia ruim sai, chega lá.

Temos de dar notícias boas, temos de trabalhar para isso. Espero que se faça um trabalho bonito para melhorar esse quadro. É disso que precisamos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Obrigado, Dr. Álvaro.

Passo a palavra agora ao Dr. João Quirino.

Antes, porém, quero enfatizar ao Dr. João Quirino e noticiar ao Presidente Cacá, que não pôde vir, que esta certamente é uma das audiências mais importantes que a Comissão fez neste ano.

O SR. JOÃO QUIRINO JÚNIOR – Muito obrigado, Presidente Marcelo.

Antes de mais nada, quero me desculpar com o Deputado Otavio Leite por ter errado seu sobrenome por duas vezes.

Deputado Marcelo, farei um relatório para o Presidente Cacá que, infelizmente, não pôde estar aqui. Coloco a ABAV à disposição de todos e aproveito para parabenizar o Deputado Carlos Eduardo Cadoca por esse projeto de lei.

Quero dizer à Dra. Mitizi que nosso objetivo também é abrir o mercado. Precisamos de maiores recursos, precisamos de maiores investimentos no país e realmente temos de trazer o turista estrangeiro para cá. Fazemos parte de uma minoria que não aceita a mudança na Lei nº 6.817 no que diz respeito à reciprocidade.

Com referência aos pacotes turísticos e essa comparação que a senhora fez com os programas vendidos no exterior, temos um problema sério com carga tributária, com preços de hotelaria. A hotelaria não aplica preços absurdos do jeito que pensamos. Nós, agentes de viagem, temos também um peso muito grande de pagamento com a Receita Federal. O preço do combustível no Brasil, o preço das passagens aéreas, o preço da permanência dos aviões nos aeroportos realmente, fazendo-se uma comparação, acho que não poderíamos fazer com os mesmos produtos vendidos no exterior.

Obrigado, Presidente. Obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Quero agradecer ao Dr. Luciano Pestana a honra de sua presença nesta Comissão. Aproveito a oportunidade para pedir-lhe que seja nosso aliado na tarefa importante de encontrar uma maneira de criar cada vez mais emprego em nosso país.

Tem V.Sa. a palavra.

O SR. LUCIANO PESTANA BARBOSA – Logo quando comecei minha apresentação aqui eu não falei da flexibilização. Flexibilizar o visto, acho que é a chave da questão. Quem reparou no eloquente depoimento do Deputado Edinho Bez, que estava muito mais revoltado com a situação do brasileiro, porque este sofre muito para conseguir um visto para tentar entrar nos Estados Unidos do que propriamente uma situação do americano para entrar aqui no Brasil.

A situação é muito diferente. Quem já tirou um visto americano – e eu já tive essa oportunidade – sabe a dificuldade que é. Enquanto que aqui, para tirar o visto, – a Ministra Mitzi esclareceu bem –, sequer precisa se apresentar ao Consulado, basta encaminhar a documentação via Correios e recebe de volta via Correios.

De qualquer forma, acho que temos de caminhar para frente. Esse princípio de soberania pode ser arrefecido, este é o nosso entendimento, tanto que o projeto do Ministério da Justiça encaminha nesse sentido. Então, creio que há todas as condições de o Executivo e o Legislativo caminharem juntos nessa questão e chegar a um consenso, a uma medida que expresse o bom senso e permita esse tipo de atividade.

Por outro lado, temos de avaliar, como bem disse a Ministra, que fica muito difícil de explicar – e tudo isso terá que ser avaliado e discutido, não tem outra forma – para determinado país o porquê foi dispensado para outro país, que critérios foram utilizados. Isso realmente é uma dificuldade. Mas para isso, temos que sentar, discutir e chegar a um consenso. Vamos ter aqui mesmo nesta Casa opiniões divergentes, como acontece no Ministério da Justiça.

O Deputado pediu alguns dados sobre o número de americanos aqui no Brasil. É um número que considero pequeno, chega à faixa de 40 mil americanos regulares, e quanto aos irregulares, qualquer número que dermos é um chute, fica muito difícil, o próprio nome já diz: estão irregulares.

Era isso o que eu tinha a pontuar, e continuo à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito obrigado.

Vou passar a palavra à Dra. Mitzi, não sem antes pedir-lhe que leve ao Ministro Celso Amorim nosso abraço e nossos parabéns pelo desempenho que está tendo à frente do Ministério das Relações Exteriores.

Quero convidá-la a se aliar, evidentemente, a esta Comissão, porque nossa tarefa é no sentido de encontrar uma solução para que este assunto seja resolvido, o que certamente será muito bom para o país.

A SRA. MITZI GURGEL VALENTE DA COSTA – Muito Obrigada.

Quero começar pelo final e dizer que o Itamaraty e o Brasil, no fundo, não dependem da receita consular para sobreviver. Não somos um país que depende disso, e não vou mencionar nomes nem dizer muito mais do que isso, mas, enfim, não é uma questão de renda consular.

A maior parte dos países que estão incluídos na proposta do Deputado Carlos Eduardo Cadoca não cobra nenhum emolumento consular do Brasil. Então nós, por reciprocidade, tampouco cobramos.

O caso emblemático são os Estados Unidos, dos quais cobramos 139 ou 140 dólares, e eles nos cobram mais do que isso, verdade seja dita, mas, enfim, cobramos isso por uma questão de reciprocidade para nos darmos o respeito, como bem disse o Deputado Edinho Bez – se não me engano. E é exatamente este o detalhe.

Em termos de divisas, propriamente dito, não vivemos disso. Há países que efetivamente dependem muitíssimo desses valores que entram como emolumentos consulares, que não é o caso do Brasil.

O senhor falou e eu ouvi vários comentários sobre soberania. Para mim, soberania não é uma questão de invasão de território, não é que americano ou japonês ou australiano vá invadir o Brasil. Não é isso. Soberania, tampouco é o fato de os estrangeiros não respeitarem nossas leis. Nada disso. Soberania é podermos chegar no exterior, numa reunião de outros países, e dizer: nós somos o Brasil, merecemos respeito, não somos uma República de bananas, defendemos nossos direitos, defendemos nossos cidadãos. Isso é soberania. E é disso que se está falando. Volto a dizer: nós isentarmos unilateralmente... Não estou falando de facilitação, e o Itamaraty não é contra a facilitação. O Ministro de Estado disse textualmente que é a favor de facilitar em prol do turismo brasileiro, que é absolutamente essencial para nosso desenvolvimento, para integrar pessoas, para trazer pessoas para o Brasil. Então, facilitação é uma coisa, isenção unilateral são outros quinhentos. E nesse ponto o Ministro Celso Amorim

é irredutível. Isso não quer dizer, é claro, que o Congresso e o Presidente da República possam modificar. Agora, por uma questão de respeito que o Brasil merece por ser quem somos, isso é muito importante mantermos.

Vou dar 2 exemplos: primeiro, o senhor mesmo mencionou o caso do Reino Unido. Recentemente eles nos colocaram numa lista com outros 11 países, os quais não vou mencionar, mas são países pequenos. Nessa lista, o Brasil é o único grande país, que, por uma questão de termos muitos brasileiros ilegalmente no Reino Unido, eles estavam, então, pensando em impor visto de turismo.

Sim, sim, saiu em todos os jornais, não há nenhum segredo. Eles efetivamente propuseram isso, foi publicado tanto no Reino Unido quanto aqui no Brasil, e o Itamaraty propôs que se fizesse uma reunião de alto nível para discutir exatamente esse assunto na perspectiva de que não seria bom nem para o Reino Unido nem para o Brasil essa implementação de visto. E pudemos dizer, muito candidamente, que se eles nos impusessem visto nós também teríamos que impor visto para eles. E os britânicos disseram: Ah! É? Mas vocês têm certeza? Mas isso é muito grave". E eles voltaram atrás. Estão, no momento, discutindo conosco se vão ou não impor visto aos brasileiros. E o que podemos fazer para não acontecer? O Itamaraty está muito atento, está efetivamente empenhado em que não se aumente mais a necessidade de se impor visto para brasileiros no exterior. Então, essa é uma coisa. É pelo fato de os países saberem que impomos essa reciprocidade, que não somos um país de bananas, que efetivamente nós nos fazemos respeitar no exterior. Esse é um ponto.

Outro exemplo específico, que saiu em todos os jornais, foi amplamente divulgado, e os senhores mesmos mencionaram, foi o recente incidente que tivemos com a Espanha. Foi porque podemos efetivamente mostrar que não somos uma República de bananas, que se pôde equacionar a situação, e agora não existe a crise que havia há 6 meses. Então, trata-se de uma questão de posicionamento do Brasil no exterior. A soberania é isso: é poder ser igual. Conforme disse o Deputado Cadoca, não se pode falar de reciprocidade sobre coisas desiguais. Então, exatamente

para não sermos desiguais, que temos a soberania, exatamente ao contrário.

Acho que não tenho mais nada a dizer. Apenas no que respeita aos Estados Unidos, há uma proposta feita pelo Brasil. Os Estados Unidos acabaram de aceitá-la, está vindo aqui para o Congresso. Se pudermos correr com isso seria muito bom. Trata-se de proposta de aumentar para 10 anos os vistos de turista para americanos, e a redução de pelo menos 60 dólares, que eles cobravam e nós não cobrávamos na emissão do visto. Então, essa é uma outra proposta que nos vai ajudar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Deputado Cadoca, quer falar alguma coisa?

O SR. DEPUTADO CARLOS EDUARDO CADOCA – Rapidamente, e sem querer polemizar e muito menos ser indelicado com a Ministra, mas de pronto, concordei com sua proposta de que tivéssemos uma audiência com o Presidente, as Comissões de Turismo das duas Casas, mas fica difícil. Eu tive o cuidado, quando falei sobre essa longa tramitação do projeto – discutimos muito isso –, mas ficou muito clara essa divisão interna no Governo: 2 Ministérios, à época, eram a favor, e 2 eram contra. Parece que agora está 2 a 1, porque não sei qual a posição hoje do Ministro da Indústria e Comércio, mas do Turismo defende, e os outros 2 são contra. O Ministério da Justiça é um pouco mais flexível. E a Ministra agora declara que é irredutível a posição do Ministro.

Ora, como vamos discutir?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – É um assunto para o Presidente Lula resolver.

O SR. DEPUTADO CARLOS EDUARDO CADOCA – Sim. Então, só podemos ir lá quando o Governo tiver uma posição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Pronto. Vamos fazer uma visita ao Presidente para saber.

O SR. DEPUTADO CARLOS EDUARDO CADOCA – Compreendo a posição da Ministra, mas não é uma posição do Governo, não pode ser. Então, fica difícil negociarmos sabendo que negociaremos com uma pessoa que representa um Ministério importantíssimo e que tem uma posição irredutível. Então, não dá para discutir, aí fica difícil para fazer acordo.

Acho que é melhor que o Governo se entenda lá e aqui vamos trabalhar para ver se é possível colocarmos a matéria em votação. Isso é que deve ser feito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Deputado Otavio.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Queria indagar à Ministra acerca da última informação: o Governo americano já formalizou essa iniciativa de aumentar para 10 anos ou diminuir?

A SRA. MITZI GURGEL VALENTE DA COSTA – Eles já responderam a nossa proposta afirmativamente. Então, estará vindo para o Congresso em breve essa troca de notas.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Em nossa lei, o visto é emitido por 5 anos apenas, tem que alterar. Ouvi também a senhora falar em facilitação, que o Ministro é a favor de facilitação. Tem que ver a convergência.

O SR. DEPUTADO CARLOS EDUARDO CADOCA – Deputado Otavio Leite, a discussão é a posição intransigente em relação ao conceito de reciprocidade. Quando eu falei aqui em desigualdade, são desigualdades econômicas. É por isso que falei da importância dos americanos para a economia do turismo brasileiro, apesar de só 700 mil virem para cá atualmente, e que nós não representamos quase nada na economia americana. E temos outros problemas, porque fomos para lá tomar os empregos, fomos de forma ilegal, o americano tinha que se defender, entendo a posição do americano. Não estou preocupado se o brasileiro quer ir para os Estados Unidos, não, quero saber quem quer vir para o Brasil, devemos trazer os estrangeiros para cá para saber que o Brasil existe, que é independente, forte, que a sua gente é firme, alegre e que tem o que mostrar, tem uma cultura rica, diversificada, múltipla. É isso, temos sessenta e tantos destinos turísticos dentro deste país, um país continental, e não conseguimos trazer turistas. Temos uma posição ridícula no ranking internacional, o 39º lugar, estamos congelados há 4 ou 5 anos com 5 milhões de turistas. Isso é um absurdo do ponto de vista de um país que está em desenvolvimento, em crescimento, com um instrumento importantíssimo como é o turismo para gerar emprego e renda e fazer o desenvolvimento.

Então, aí, acho que o Governo precisa refletir. Até falei de raspão aqui, há 200 anos abriram os portos do Brasil, vamos abrir os aeroportos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – V.Exa. pertence à base do Governo, eu pertenço, assim como o Deputado Arnon, vamos conversar evidentemente com o setor do Governo para encontrarmos uma solução; conversando se entende.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Só para fechar, Presidente. Quero concordar plenamente com as ponderações conclusivas do Deputado Cadoca, muito bem expostas. Faço minhas as suas palavras. Quero lembrar que, assim como queremos efetivamente que estrangeiros venham, em especial os americanos, há muitos brasileiros pelo mundo que precisam de apoio do Governo brasileiro. Acho que o Ministério das Relações Exteriores tem que cuidar também muito disso, tem que expandir as suas ações.

É isso. E, depois, esse documento eu gostaria que a doutora encaminhasse para a Comissão para que tenhamos essa informação do Governo americano, que eles anuíram, concordaram com a nossa proposta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Dra. Mitzi, por favor, a senhora quer usar da palavra?

A SRA. MITZI GURGEL VALENTE DA COSTA – Obrigada. Sim, posso lhe mandar via fax, se for o caso, diretamente a proposta.

Quanto ao que o Ministro Celso Amorim diz, quem sou eu para parafrasear o Ministro. Quero dizer que o Ministro Celso Amorim, na qualidade de Ministro das Relações Exteriores, é absolutamente contra o fato de tirarmos um dos grandes pilares da diplomacia brasileira, que é a igualdade entre os Estados.

Isso dito, eu também falei que o Ministro não quer a remoção unilateral dos vistos, mas uma flexibilização em prol do turismo brasileiro. S.Exa. mesmo mandou um grupo de trabalho que foi composto por alguém do seu gabinete. Nós nos reunimos duas vezes, pensei que as negociações estivessem indo muito bem, mas pelo visto não prosperaram, porque não obtivemos respos-

ta. Nós fizemos uma proposta ao senhor, por intermédio do seu assessor, que nunca nos retornou. Enfim, é só para dizer que...

O SR. DEPUTADO CARLOS EDUARDO CADOCA – A proposta não podia prosperar, Ministra, porque ela era para destruir o projeto. Eu falei em conceito de reciprocidade. Não se trata de estabelecer um fim. Por que a Argentina não se diminuiu, e ninguém reclamou? O Brasil reclamou da Argentina porque ela não pede visto americano? E os americanos vão lá e gastam o dinheiro deles lá, cada vez mais. Vão ao Uruguai, ao Chile, a todos os países latino-americanos. Por que não podem vir ao Brasil? Por quê? Por que o Brasil é diferente nesse contexto internacional?

Aliás, o Brasil foi muito flexível agora com o Equador, que disse que não paga o empréstimo que o país lhe fez. O que foi feito? Estão tentando conciliar e tal.

Eu acho que as relações internacionais passam por isso, mas é preciso pensarmos no nosso crescimento, no nosso desenvolvimento. Nós temos este belo instrumento, esta grande ferramenta que é o turismo, que está travado no ponto internacional, por 2 fatores. A senhora foi muito feliz quando falou sobre a questão da falta de uma política de *marketing* bem feita. Nós não temos isso. Nós estamos tentando fazê-la. Nós ficamos no mercado internacional durante 15 anos repetindo as mesmas coisas, indo às mesmas feiras, entregando papel e tal, mas não chegamos à ponta da linha, não chegamos ao consumidor final, não fizemos uma articulação de governo para realizar isso, para vender bem o destino Brasil. Isso é que é preciso ser feito, também.

Agora, o visto é um entrave. Nos Estados Unidos, ele é emitido em 7 pontos diferentes. O americano não quer entregar seu passaporte a um agente de viagem para que esse agente mande-o pelo correio ou tire o seu visto. A senhora sabe das dificuldades. É também um país continental, que tem 7 pontos para emitir vistos.

Eles têm uma opção mais barata, mais próxima, em que se fala a língua deles, que lhes dá segurança, que é o Caribe, na questão das praias. É a questão do Nordeste. E o restante do país? O próprio Rio de Janeiro, que sofreu muito, ou São Paulo recebem o turismo cativo, de trabalho, de negócios, das empresas

e de governo. E para lazer? Eles não vêm. Eles gastam muito. Os australianos gastam o dobro, quase o triplo dos americanos. Quanto aos japoneses, o Japão é mais longe, mais difícil, e não temos ligação aérea permanente com o Japão, como temos com os Estados Unidos.

É preciso uma reflexão profunda e flexibilização nesse conceito que de forma rígida é estabelecido. O conceito de reciprocidade formulado, entendido e interpretado pelo Itamaraty é rígido. Ele é que precisa ser flexibilizado. Permita-me, Dr. Luciano, a flexibilização é nesse conceito.

Eu acho que nós até, se for possível tecnicamente – eu conversava aqui com o Deputado Otavio Leite –, poderíamos fazer uma suspensão temporária de todos os vistos durante 3 ou 4 anos. Lembro que estamos nos preparando para a Copa do Mundo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Isso, é o que eu falo agora.

O SR. DEPUTADO CARLOS EDUARDO CADOCA – Esta Casa está fazendo um belo trabalho de preparação para a Copa do Mundo. Será um grande evento de divulgação do país, oportunidade em que se poderá trazer muita gente para conhecê-lo.

Nós poderíamos suspender, durante 3 ou 4 anos, todos os vistos e, depois desse período, fazer uma avaliação: que mercados reagiram? Onde é importante manter isso? Era mito ou é verdade que a retirada da obrigação do visto atrai turista? Faz-se isso durante 3 anos, controlamos e, depois disso, definimos. Eu acho que isso não empobrece ninguém, não enfraquece ninguém, não tira a autonomia de ninguém. A questão é compreender o conceito de reciprocidade. Eu acho que a questão econômica se sobrepõe às outras interpretações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito bem, Deputado Carlos Eduardo Cadoca.

Eu passarei, ao final, a palavra para o Dr. Carlos Silva, mas antes informo que o Presidente Albano Franco realizará um evento – V.Exa. falou em Copa do Mundo – em Aracaju, na próxima segunda-feira, dia 1º, e está convidando toda a Comissão. Haverá presenças ilustres. Estão confirmadas as presenças do Ministro Barretto, do Presidente da CBF, Ricardo Teixeira. O Mi-

nistro Múcio também vai comparecer. Certamente é um evento muito importante esse que será realizado em Aracaju.

Minha cara Dra. Aureni, esse seu documento eu farei chegar ao Presidente Régis Medeiros, da ABIH do Ceará. É importante essa sua contribuição para a nossa Comissão.

Dr. Carlos Silva, leve o nosso abraço ao Ministro Barretto, aquele que é, *in pectore*, digamos assim, um aliado nosso nessa questão do visto, e faça um relato a ele. Certamente, a 2, 3, 4, 20 mãos, vamos acabar, se Deus quiser, encontrando uma solução boa para o nosso país.

O SR. CARLOS ALBERTO SILVA – Obrigado, Deputado. Farei, sim, um relato ao Ministro. É mais um passo dado hoje para a solução de um problema que nos aflige há tanto tempo.

Quero registrar que algumas ações são possíveis de ser resolvidas enquanto não se resolve uma questão maior. Sabemos que há boa vontade do Ministério das Relações Exteriores em flexibilizar – ouvimos isso aqui – algumas medidas de ordem administrativa, como a redução do valor pago pelos vistos, das taxas de vistos para grupos, para familiares. Já realizamos discussão no Ministério das Relações Exteriores, e há compreensão, há bom senso em discutir isso. São medidas mais de ordem administrativa. E também, no calor, na paixão do debate, muitas vezes algumas coisas nos passam.

Eu gostaria de registrar ainda que o agente público está adstrito, está obrigado ao cumprimento da lei. Nós sabemos que essa questão do visto é uma questão legal. Não poderíamos, o Ministério do Turismo, o Ministério da Justiça, o Ministério das Relações Exteriores, ter um procedimento diferente daquele que impõe a lei, que é isso que está colocado hoje, Deputado.

Esta Casa tem esta iniciativa louvável, estamos aqui para discutir, mas temos que deixar isso registrado, desde a compreensão do conceito dado pela Constituição até o caso concreto, regulado no Estatuto do Estrangeiro. Primeiro, há que se mudar, Deputado. Para haver uma solução, temos que obedecer, temos que trabalhar em cima dos mandamentos que saem do Congresso Nacional. Nós estamos cumprindo o que diz a lei e não poderíamos fazer diferente.

Reforço que temos um desafio grande pela frente, em 2014, que é a Copa do Mundo. As ações do Ministério do Turismo, hoje, estão voltadas para esse megaevento esportivo. É uma oportunidade de divulgação do país como nunca vimos. Gostaria de registrar que estamos nos preparando para isso. O país se prepara, o Congresso Nacional se prepara – realizou aqui ontem o CBRATUR com esse tema –, o Ministério do Turismo tem feito estudos nesse sentido.

Nós inclusive precisamos adaptar muitas questões legais às exigências da Fifa para a Copa do Mundo. Uma delas, eu sei, é a entrada daquele torcedor que tem tíquete no país obrigatoriamente. Isso eu sei que conflita com algum dispositivo legal, e o Congresso Nacional, juntamente com o Governo, vai ter que prever essas questões.

Eu acho que é uma oportunidade. A Copa do Mundo abre um leque de oportunidades para o turismo, mas nos abre também uma possibilidade, que podemos aproveitar, de discutir a questão legal, facilitando-a, e realizar uma excelente Copa do Mundo, ocasião para recebermos mais de 600 mil turistas estrangeiros, que gastam muito, e divulgarmos a imagem do país para um público acumulado estimado em quase 27 bilhões de pessoas.

Essa é uma oportunidade. Podemos somar esforços, aproveitar o momento e chegar a bom termo para resolver essa questão que hoje parece configurar-se num impasse. Mas eu acho que estamos no caminho para resolvê-lo. A primeira medida, lógico, é uma negociação no Congresso Nacional para que se mude essa lei.

Eu agradeço a oportunidade. O Ministério do Turismo sente-se em casa nesta Comissão. Sempre que o Ministro é convidado e não pode vir, envia um representante, porque tem por ela o maior carinho, o maior respeito. E o tratamento desta Comissão é igual para nós lá do Ministério do Turismo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito bem, Dr. Carlos.

Eu, que pertenço a esta Comissão desde sua fundação, diria que esta, meu caro Deputado Otavio Leite, foi uma das audiências mais importantes que realizamos aqui, com toda a certeza.

Agradeço a presença aos Srs. Deputados, às Sras. Deputadas e aos demais presentes que contribuíram para esta reunião.

Antes de encerrar os trabalhos, comunico às Sras. e aos Srs. Parlamentares que esta Comissão realizará amanhã, dia 27, quinta-feira, a partir das 9h, neste mesmo plenário, audiência pública para debate sobre os jogos escolares e universitários.

Está encerrada a presente reunião.

3. Audiência Pública para Debater sobre os Cruzeiros Marítimos

Debate sobre cruzeiros marítimos na costa brasileira, portos para atividades turísticas e as consequências sobre a rede hoteleira estabelecida.

Valter Patriani – Presidente da CVC, Alexandre Zubaran – Presidente da Sauípe S.A; Airton Nogueira Pereira Júnior – Secretário Nacional de Políticas de Turismo, Deputado Marcelo Teixeira, Jorge Mello – Presidente da Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro, Álvaro Brito Bezerra de Mello – Presidente da ABIH Nacional.

Participam:

- Álvaro Brito Bezerra de Mello – Presidente da ABIH Nacional.
- Alexandre Zubaran – Presidente da Sauípe S.A.
- Valter Patriani – Presidente da Operadora CVC.
- João Quirino Júnior – Diretor de Relações Parlamentares da ABAV Nacional.
- Jorge Mello – Presidente da Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro.
- Airton Nogueira Pereira Júnior – Secretário Nacional de Políticas de Turismo.
- Cláudio Magnavita – Membro do Conselho Nacional de Turismo.
- Eduardo Vampré do Nascimento – Presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos – Abremar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Declaro aberta a presente reunião de audiência pública da Comissão de Turismo e Desporto com a finalidade de debater a questão dos cruzeiros marítimos e portos para a atividade turística, atendendo ao Requerimento nº 94, de 2008, da Sra. Deputada Lídice da Mata, e ao Requerimento nº 133, de 2008, do Deputado Marcelo Teixeira.

Inicialmente, agradeço a todos a presença.

Convido para compor a Mesa o Dr. Álvaro Brito Bezerra de Mello, Presidente da ABIH Nacional; o Dr. Alexandre Zubaran, Presidente da Sauípe S.A.; o Dr. Eduardo Vampré do Nascimento, Presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos – Abremar; o Dr. Valter Patriani, Presidente da Operadora CVC; o Dr. João Quirino Júnior, Diretor de Relações Parlamentares da Associação Brasileira de Agências de Viagem – ABAV; o Dr. Jorge Mello, Presidente da Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro, aqui representando o Dr. Pedro Brito do Nascimento, Ministro da Secretaria Especial de Portos; e o Dr. Airton Nogueira Pereira Júnior, Secretário Nacional de Políticas de Turismo.

Informo que a lista de inscrição para o debate encontra-se sobre a mesa. Os Deputados que desejarem interpelar os expositores deverão registrar o seu nome na referida lista e só poderão abordar o assunto da exposição, pelo prazo de 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo, vedado ao orador interpelar qualquer dos presentes.

Informo ainda que não haverá apartes durante a exposição dos convidados.

Passo inicialmente a palavra ao Dr. Álvaro Brito Bezerra de Mello, que terá até 10 minutos para sua exposição. Tem S.Sa. a palavra.

O SR. ÁLVARO BRITO BEZERRA DE MELLO – Saúdo o Sr. Deputado Marcelo Teixeira e os demais componentes da Mesa.

Estou aqui representando a hotelaria. Gosto muito do Eduardo e da Abremar. Tenho o maior entusiasmo pelo que eles têm conseguido trazer para o turismo, cada vez mais. Mas também temos que ver uma coisa que seja um pouco para lá, um pouco para cá, a fim de que a hotelaria não sofra, como vem sofrendo, por exemplo, durante o carnaval e o réveillon.

Em frente à praia de Copacabana, no ano passado, havia 3.800 quartos. É difícil encher os hotéis do Rio de Janeiro quando há 3.800 quartos em frente à praia.

Nós pagamos os fogos. Eles não pagam os fogos e estão na parte mais bonita da Avenida Atlântica, onde não tem povão, só tem o mar e é muito mais bonito. Esse pessoal, obviamente, pagou em 12 prestações, com todas essas facilidades que nós conhecemos. Acho que temos que acertar mais os pontos. Acho que há margem para diálogo e para acertarmos todas as coisas.

Uma das sugestões que faço ao Eduardo – o pessoal do Nordeste, dos resorts, é o que mais reclama – é fazer com que esses cruzeiros que passam por Recife, Fortaleza e Salvador fiquem 2 dias na cidade. O próximo navio que chegar pega esse pessoal e o leva para o lugar seguinte. Poderíamos fazer algo assim para também dar alguma coisa para os hotéis, já que o Nordeste, mais do que o Rio de Janeiro, vem sofrendo muito com isso.

É uma sugestão que eu gostaria de fazer. Tenho a impressão de que fazem isso nas Ilhas Virgens e em outros lugares do Caribe.

Já disse na semana passada que sou totalmente a favor de facilitar o visto para americanos, canadenses, australianos, neozelandeses, japoneses etc. para entrarem no Brasil, sem haver esse problema de soberania. Mas se o problema de soberania é tão importante, vamos dar o visto na entrada. Ao chegarem aqui, podem resolver o assunto no porto ou no aeroporto. Eu acho que seria uma maneira de simplificar essa burocracia, preservando a nossa soberania, que é tão importante, assim como a da Mongólia, a do Zimbábue, a da Rússia, a da China, a do Congo etc. A não ser a Venezuela e o Suriname, nenhum outro país da América do Sul obriga o americano, o canadense etc. a apresentar visto. Então, não vejo por que temos que fazer isso.

Há algo que o Eduardo tem discutido muito, com toda a razão. Eu acho que não há razão para esses cruzeiros que vêm do exterior não aportarem em mais de um porto brasileiro sem passarem a ser cabotagem. Eu acho que talvez poderíamos fazer 2, 3 aportamentos. O Brasil é grande. Quando se vai à Europa, pega-se um navio na Espanha, outro na França, outro na Itália. Aqui, não. Todos os portos estão no Brasil. Então, tem-se que facilitar isso. E eu acho que isso ajudaria muito o trabalho da Abremar.

Há o problema, por exemplo, do pessoal de lugares como Angra dos Reis e Búzios. Eles têm reclamado muito. Os navios aportam muito próximo às cidades, e isso acaba com toda a vida marítima naquela área. Há o óleo que sai do navio e todas essas coisas que estragam muito a natureza. Deixo aqui um relatório que o pessoal de Búzios me mandou sobre isso para sensibilizar toda a bancada sobre esse assunto, que é muito sério. Eu acho que os navios deveriam ficar mais longe da costa, para não haver esses problemas de sustentabilidade.

Na verdade, eu falo muito no carnaval e no réveillon, que são as datas máximas do Rio de Janeiro. Nesses dias, o navio oferece pensão completa. Então, o pessoal toma café no navio, sai para dar um passeio; volta para almoçar, sai para outro passeio; volta para jantar e depois vai para a escola de samba. Quer dizer, a cidade mesmo, tirando o ônibus, não ganhou nada com esse

turismo. É um turismo totalmente para o barco e muito pouco para a cidade. Eles dizem que não, que ajuda a cidade. Eu não vejo como.

Tenho dito ao Eduardo que, na Copa do Mundo, nós vamos precisar deles. Eu, por exemplo, fui convidado pela Visa para ir à França na Copa do Mundo. Vi 3 jogos do Brasil. Dormia no navio, viajando de um lugar para outro na França, sem precisar ficar em hotel. Quer dizer, Paris não precisou aumentar o número de quartos, e as outras cidades também não. É uma maneira muito simples de resolver isso.

Eu fico apavorado quando eu me lembro o que aconteceu, 5, 6 anos atrás, com São Paulo, que tinha 25 mil quartos e construíram mais 25 mil apart-hotéis. Até agora todos têm penado em São Paulo. Nós conseguimos recentemente sair do problema, porque o Governo Estadual está dando muita força, fazendo muita publicidade. Há um ex-Ministro tomando conta da São Paulo Tour. Então, eles estão conseguindo superar um problema com o qual perderam muito dinheiro, durante 5 anos. Não quero que isso aconteça no resto do Brasil. Então, acho que o navio poderia ajudar a alcançar o número de apartamentos, de habitações que vamos precisar durante a Copa do Mundo.

Era isso o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito bem, Dr. Álvaro. Parabéns pelas suas palavras.

Passo imediatamente a palavra ao Dr. Alexandre Zubaran, que tem até 10 minutos para a sua exposição.

O SR. ALEXANDRE ZUBARAN – Sr. Presidente, demais autoridades da Mesa, companheiros da hotelaria, Sr. Eduardo Nascimento, representante do segmento marítimo internacional, quando inicio um debate com este tema, gosto sempre de fixar primeiro qual é o nosso entendimento.

O nosso entendimento é no sentido de que esta é uma discussão em que devemos mensurar o impacto econômico e social dos 2 setores. Essa é a comparação que queremos fazer, em vez de banalizar o discurso, levando-o para o foco do consumidor, no sentido de estabelecer se o produto A é melhor do que o produto B, ou se o consumidor gostou mais do A ou do B, ou sobre qual é

mais barato ou mais caro. Tentamos fugir dessa banalização, que não é por acaso. Essa banalização existe como parte da estratégia.

De um lado, Sr. Presidente, nós temos um setor eminentemente nacional; reconhecidamente intensivo, em termos de geração de mão de obra; importante consumidor de equipamentos e de mercadorias de outros segmentos da economia; de destacada retenção de riquezas e de benefícios econômicos, inclusive na própria região onde esse empreendimento hoteleiro está instalado. De outro lado, há uma baixa contribuição social, que eu vou enumerar melhor.

Há de se destacar, Sr. Presidente, a rigorosa sazonalidade do turismo doméstico. A hotelaria nacional atua, ao longo do ano, cerca de 9 meses abaixo da linha da média anual de ocupação. Isso significa dizer que a hotelaria nacional é absurdamente dependente da alta estação – 9 meses do ano ela trabalha abaixo da linha média anual de ocupação, repito. Exatamente na alta estação é quando a hotelaria sofre o choque assimétrico da chegada dos cruzeiros marítimos internacionais. Eles fazem cabotagem exatamente na alta estação, quando a hotelaria precisa se recarregar de resultados para enfrentar a cruel sazonalidade, que é uma característica do turismo doméstico.

Outro aspecto que precisa ser destacado, Sr. Presidente, é a ausência de legislação específica e adequada. A regulamentação para cabotagem no território nacional é feita de forma precária. A legislação é originalmente voltada para embarcações cargueiras. Foi permitida a cabotagem de passageiros através de dispositivos precários. Então, não há uma legislação específica e adequada sobre a cabotagem de passageiros para regular esse volume que existe hoje na costa brasileira. E é um caso único no mundo de se permitir a cabotagem na costa de um determinado país, sem regulamentação específica. Percebemos que a legislação sobre essa atividade no mundo é sempre muito complexa e muito protecionista, às vezes não só para proteger o mercado interno ou o emprego interno daquele país, mas também para proteger a própria indústria naval, que neste caso aqui nem se discute ainda, mas que oferece oportunidade de desenvolvimento e de agregação de maior valor para a economia nacional.

Sr. Presidente, fazendo uma comparação direta entre a indústria marítima internacional e a indústria de hotéis, nós temos, de um lado, uma indústria internacional de países de economia desenvolvida e globalizada contra, do outro lado, uma indústria eminentemente nacional, que não tem ainda tamanho e força para competir nesse cenário internacional.

Nós temos uma série de problemas conjunturais nacionais – Custo Brasil, legislação, encargos trabalhistas etc. – que nos dificultam atuar nessa competição. Por outro lado, nós temos produtos nacionais que são sobretaxados, por exemplo, para serem comercializados nos países de onde se originam esses navios que fazem cabotagem na costa brasileira.

Pode parecer um discurso menor, mas a nossa banana paga subsídio para entrar na Itália; a nossa laranja paga subsídio para entrar na América do Norte; o nosso cimento paga subsídio. Agora, nas questões de comércio exterior, a indústria de serviço é sempre oferecida como motivo de barganha, e sempre saímos perdendo. Há de se destacar isso também.

Pela própria característica da atividade, há sazonalidade perene. Quando o navio está parado no Mediterrâneo, ele vem para cá e vice-versa. Quando há uma alta estação em qualquer outro lugar do mundo, ele vai para lá. Então, isso permite que a indústria internacional tenha força maior. E a indústria nacional não tem sazonalidade perene. Pelo contrário, convive com a sazonalidade cruel do turismo doméstico. De um lado, há inexpressivo impacto social e, no outro lado, notadamente, um grande impacto social e uma grande capacidade de distribuição de renda. De um lado, há baixa geração de emprego e renda e, de outro, grande geração de emprego e renda. De um lado, há farta oferta e força de capital e, de outro lado, limitada oferta de capital, que é um item de convivência das empresas nacionais.

A legislação, de um lado, permite cassino e *free shopping*; de outro lado, não permite cassino. De um lado, há incentivo, por mais incrível que possa parecer, para a compra de bens de capital. Talvez a própria indústria de navios não saiba disso, mas existe. A legislação entende que, por se tratar de um navio internacional, é

como se fosse território internacional. E há incentivo para compra de bens de capital, mas eles não os compram.

Por outro lado, há um setor que demanda muito da indústria nacional e não tem sequer incentivo para a compra de bens de capital. A linha de produção da hotelaria é um ar-condicionado novo. A modernização da linha de produção é um ar-condicionado, um televisor novo, um item de modernidade para o apartamento. Essa é a linha de produção da hotelaria. Mas, como esse negócio é pouco entendido, e mesmo a nossa capacidade como empresa de exportação é pouco entendida, existe esse aspecto controverso: o navio, por ser internacional, é entendido como atividade de exportação. Mas, na verdade, é uma atividade de importação. Quando um brasileiro embarca num navio internacional, estamos mandando divisas para o exterior. E quando um estrangeiro se hospeda num de nossos hotéis, estamos fazendo uma atividade de exportação. E não temos incentivos para a compra de bens de capital.

Por mais absurdo que possa parecer – e a indústria marítima internacional vive na imprensa solicitando investimento nos portos, nas salas de embarque, cobrando do Governo brasileiro, como se isso fosse um absurdo –, existe um dado novo, que não conheço com detalhes, precisa ser melhor apurado, porque eu não quero ser leviano: a retenção de parte da taxa de embarque para os armadores. Acho que, se existe retenção da taxa de embarque, então é correto que eles façam esses investimentos também ou, pelo menos, não cobrem do Governo com tanta ênfase o investimento nos portos e nas salas de embarque de passageiros. Eu não consigo, no hotel que administro, reter a taxa de embarque do avião.

Então, qual é a conclusão? A conclusão, Sr. Presidente, é de que a economia do nosso país não está totalmente globalizada, as conjunturas macroeconômicas não estão totalmente alinhadas para essa competição, e as políticas requeridas para que o nosso setor possa competir nesse cenário não estão em sintonia com o grande crescimento da oferta de navios internacionais na nossa costa. O nosso objetivo, obviamente, não é afundar navio. Se a nossa sociedade demanda a existência de navios, então

que haja regulamentação adequada, uma legislação que proteja o empresário nacional, que proteja o empresário ou a empresa que retém e adiciona valor à economia nacional.

Portanto, nosso pleito é este: uma legislação adequada, modernizada, reforçada, que permita a regulação da atividade, protegendo o setor nacional desse choque assimétrico. E que essa legislação entenda essa carga excessiva e saiba regular essa atividade, assim como em outros setores da economia existe regulamentação.

Quero deixar bem claro, Sr. Presidente, que não se trata de um grupo de empresários reclamando de concorrência. Com concorrência simétrica não há preocupação. Nós nos preocupamos é com a concorrência assimétrica. É impossível competir com a indústria marítima internacional, devido à estrutura de custos – encargos trabalhistas, custos fixos, custos de serviços públicos, impostos – com que temos que conviver na hotelaria nacional. Por isso é que os senhores conseguem ver, na imprensa, as promoções de segunda pessoa com 50% de desconto, terceira pessoa gratuita, os parcelamentos com as taxas que existem: em um dos lados há uma estrutura de custo infinitamente menor do que aquela com que a hotelaria nacional tem que conviver e competir.

Por fim, Sr. Presidente, para manter sintonia com o discurso do Governo Lula, quero deixar bem claro o quanto seria benéfico para a economia do país, o quanto agregaria de valor nós fortalecermos o produto interno, fortalecermos a indústria nacional capaz de gerar divisas para o país, gerar empregos e redistribuir a renda, em vez de privilegiarmos, com a desregulamentação, uma indústria internacional que vai, cada vez mais, estar presente na nossa costa, não por causa dos nossos atrativos naturais ou por causa do nosso povo e das características do nosso país, mas, sim, pela oportunidade da falta de regulamentação.

Acho que isso precisa ser corrigido, coibido, entendido. Esse é um aspecto que temos denunciado, discutido com o Legislativo e com o Ministério do Turismo desde 2001. Desde essa época identificamos essa falta de regulamentação e temos cobrado uma legislação adequada. Portanto, não é uma coisa nova, um fato novo. Várias pessoas aqui neste plenário já denunciaram

isso nos veículos de comunicação em que trabalham. Vejo aqui o Cláudio Magnavita, companheiro da imprensa que tem denunciado essa questão. Então, não é uma discussão só da hotelaria. Outros setores do nosso segmento já perceberam essa assimetria e atuam conosco nesse pleito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito bem, Dr. Alexandre Zubaran. Parabéns pela sua exposição.

Passarei imediatamente a palavra ao Dr. Eduardo Vampré do Nascimento, Presidente da Abremar. S.Exa. também disporá de 5 a 10 minutos para sua exposição.

O SR. EDUARDO VAMPRÉ DO NASCIMENTO – Sr. Deputado Marcelo Teixeira, Presidente da Comissão de Turismo e Desporto, Srs. Deputados presentes, minhas senhoras e meus senhores, tenho feito várias apresentações e não vou agora contestar as afirmações nem sempre corretas dos oradores que me antecederam, embora tenha por eles uma grande amizade também. Mas quero só dizer que não contribuímos com os fogos de Copacabana por somente 3 anos. Isso não é verdade, meu caro Álvaro, porque nós contribuímos todos os anos. Talvez este ano não, porque a campanha pode ser um pouco mais agressiva, e não estamos a fim de contribuir com quem nos agride. Mas o seu Presidente, Alfredo Lopes, tem nos parabenizado e contado com o nosso apoio. Nós só não contamos com os navios internacionais que param em Copacabana e, por isso, não pagam nada. Muito bem.

Mas quero dizer aos senhores o que é a Abremar, uma entidade fundada há 2 anos, até motivada pelo exercício constante de ataque do Sr. Zubaran, Presidente da Resorts Brasil. Estamos no setor desde 2000, quando minha empresa trouxe para o Brasil o primeiro navio, e eu reuni as demais companhias e fundamos, em comum acordo, uma entidade e, depois, a Abremar.

Vamos adiante.

Nós fizemos um trabalho, há 2 anos, contratado pela Fipe/USP, para saber do impacto dos cruzeiros. Nós também gostaríamos de saber qual a contribuição dos cruzeiros no mercado turístico doméstico. Quero dizer desde já que há uma separação muito grande entre cruzeiro de cabotagem e cruzeiro interna-

cional. E vou falar dos dois. Mas aqui vamos nos ater a cruzeiros de cabotagem, cruzeiros domésticos, que tratam de passageiros brasileiros, embarcados no Brasil e que visitam vários portos.

Com a expansão do segmento de cruzeiros marítimos e da indústria turística, em janeiro nasceu a Abremar, da qual já falei.

Vamos adiante, porque não quero que os senhores percam tempo.

Hoje, temos 14 navios no Brasil – esta apresentação é mais antiga, é do ano passado. Promovemos anualmente o Cruise Day, um fórum de discussão de temas relativos à Abremar, e convidamos agentes de viagem para venderem esse produto. Produto esse vendido exclusivamente por meio das agências de viagem do Brasil. Não há uma venda feita diretamente ao público. Ou seja, nós contribuímos para a manutenção – hoje calculamos em 30% das receitas das agências. Não temos vendas pela Internet, nem vendas diretas para passageiros. Só por meio do agente de viagem.

O litoral brasileiro tem condições interessantes para receber cruzeiros. São roteiros com portos de parada que abrangem mais de uma cidade turística. O Brasil não tem muitas atrações turísticas em cidades. Nós estamos sempre procurando criar mais uma atração, para ter uma diversidade de roteiros.

Do segmento cruzeiro todos gostam, pessoas de todos os gostos e idades, roteiros temáticos. As companhias marítimas têm a preocupação permanente de criar algo diferente, que agrade ao público, com uma atividade permanente a bordo, geralmente, com pensão completa. E vale lembrar, neste item, que o imóvel navio, que é mobilizado da companhia, geralmente custa 10 vezes o que custa um resort. Um navio barato custa 400 milhões de dólares, e fazemos o resort por 40 milhões.

A atual clientela de maior potencial no mercado turístico tem nos cruzeiros marítimos uma das melhores ferramentas de motivação corporativa, devido à sua programação dinâmica e maleabilidade de serviços.

Na relação custo/benefício, os cruzeiros garantem o acesso a várias atividades de entretenimento, com comodidade e segurança.

Cabe registrar que fatores externos, como a crise do sistema aéreo nacional, a desregulamentação de tarifas aéreas, a

desvalorização da moeda americana, entre outros, tornaram os cruzeiros opções altamente atraentes.

Os cruzeiros com viagens direcionadas aos mais diversos públicos – melhor idade, jovens, esportistas, GLS, gastronomia, entre outros – têm ampliado significativamente o público consumidor, trazendo novos adeptos aos cruzeiros.

O encantamento, não há dúvida alguma, de viajar em uma grande embarcação também deve ser analisado e em parte considerado por muitos como algo antes inacessível e restrito a poucos.

Hoje as viagens marítimas perderam esse estigma e tornaram-se um produto de alta demanda entre viajantes frequentes e turistas iniciantes, todos convencidos por características permanentes em cruzeiros ao redor do mundo, como economia, por exemplo. Considerando o número de dias a bordo, hospedagem, refeições e transporte, em média, um dia de cruzeiro custa menos de 150 dólares por pessoa.

Praticidade. Em geral, a cada viagem visita-se um porto diferente. Não há monotonia, com a vantagem de não ter de carregar malas e de mudar de hotel a cada cidade.

Entretenimento constante. Além da animação intensa durante o dia, a noite apresenta diversas outras opões: jantares românticos, festas de aniversário. É o charme dos navios que chegou ao Brasil apenas há 10 anos, mas que está no Caribe há mais de 50 – vamos depois voltar a falar do Caribe – e propicia uma convivência familiar, pois a família obrigatoriamente permanece junta.

Vamos falar de vários aspectos, como sociabilidade, da postura diferente, da segurança, da comodidade. Segurança é um item importante. Infelizmente o Brasil hoje está sofrendo com o problema de insegurança. Uma grande clientela é aquela que quer realmente ter segurança durante a viagem.

Em cruzeiro doméstico, 70% das viagens conjugam 3 requisitos: embarque, visitação... Aqui falta uma definição, e nós a estamos procurando. O escopo da Abremar é demonstrar, em primeiro lugar, a utilidade do cruzeiro. Nenhuma companhia vem ao Brasil – e lembro que são companhias estrangeiras, não tenham dúvida, como a Marriott, a Accor. Todas aquelas que

exploram os resorts são companhias estrangeiras que estão levando seus lucros para fora, da mesma forma que navio, não há diferença alguma, só que um anda e o outro fica parado.

Quero contestar algumas coisas que dizem por aí.

Mostrarei agora aos senhores os números. Fomento das economias regionais. Tenho aqui números atuais. O movimento de passageiros nos destinos de cada roteiro alavanca as economias locais, influindo diretamente na expansão de negócios locais. É comum o passageiro retornar para uma permanência maior nos destinos visitados, ocupando hotéis e resorts.

Hoje, os navios que fazem as rotas do Caribe selecionam passageiros em suas viagens e os levam ao resort de cada ilha para fazerem um *day use*, para passarem o dia no navio e mostrar o hotel, porque eles têm a garantia de que esse passageiro, com poder aquisitivo, vai pegar um avião para passar uma semana no resort.

Então, hoje, os resorts do Caribe estão comprando passagem no navio – e há dezenas e dezenas deles – para poder vender, e aqui temos dificuldade de fazer um *day use* no resort, porque os contratos são do navios por princípio. Mas eles deveriam aprender e ter como exemplo o que é feito nas ilhas do Caribe, que há 30 anos achavam que os navios roubavam seus hóspedes. Fizeram uma campanha bastante violenta para evitar que os navios aportassem no Caribe, e verificaram, depois disso, que sua ocupação caiu. E hoje o que estão fazendo? Os senhores podem pesquisar: Aruba, Curaçao, Bonaire, Saint Thomas, San Martin estão fazendo portos grandiosos para trazerem navios, porque são a propaganda viva do seu destino. O que eles querem é isso, a propaganda viva, o cartão-postal vivo.

Quanto ao fomento das economias, tenho aqui alguns números, que recebi ainda hoje. Angra dos Reis vai receber o total de 88 mil visitantes nessa temporada, 2008 a 2009. Calcula-se, meu caro Alfredo, meu amigo, que se gaste pelo menos 100 reais por dia.

O passageiro não volta, nem no Rio de Janeiro, para almoçar a bordo. Essa é uma informação que considero pouco fidedigna. Eles gastam nos restaurantes, gastam nos táxis, gastam no passeio de trenzinho ao Corcovado e voltam no fim da tarde.

Algumas vezes são influenciados pela informação necessária, diga-se de passagem – tive até uma conversa com Leonelli sobre isso –, de que a cidade não oferece segurança, pois é fato. Estamos vivendo hoje em cidades perigosas, como São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador. Até para evitar de ser processado pelo próprio consumidor, o guia, infelizmente, é obrigado a pedir a ele que tenha cuidado com dinheiro, com máquina fotográfica, porque pode ser roubado. Mas ele desce do navio e vai fazer o passeio. Mais ainda: vi pessoalmente no trajeto que fiz de navio de Manaus a Salvador, com a Regency, um navio exclusivamente de americanos, que havia vendedores de quase todas as lojas de jóias a bordo. Quando eles desceram em Salvador e no Rio de Janeiro, levaram seus clientes, em peruas apropriadas, fechadas, com segurança, para comprar milhares de dólares em jóias nacionais. E isso continua valendo. Então, é uma riqueza para o Brasil.

Muito bem. Búzios deve receber 261 mil 762 visitantes. Calculando por baixo, porque a média da Organização Mundial de Turismo é de 150 dólares por dia, eles devem gastar 100 reais por dia. Com 261 mil visitantes são 261 milhões de renda que entram em Búzios durante 4 meses de temporada. E assim vai: Cabo Frio e Ilhabela, com 208 mil; Belém, Angra dos Reis, Fernando de Noronha, Florianópolis, Fortaleza, Ilhéus, com 125 mil, e assim por diante.

Se somarmos isso, teremos mais de 1 milhão de visitantes gastando. Um bilhão de reais são gastos nesses Municípios em comida, transporte, passeios, bijuterias e recordações.

Na nossa pesquisa tivemos 2 respostas muito interessantes. Primeiro, constatamos que 94% daqueles que fizeram cruzeiro querem retornar. Nunca vi média tão alta. E 20% desses turistas de cruzeiros poderiam eventualmente estar trocando uma viagem de cruzeiro por outra nacional, 80% não trocaria ou faz mais de 3, 4 viagens por ano. São viagens de uma semana, então, poderiam fazer outra viagem para resorts.

Aliás, estamos apoiando um Deputado, do qual agora não me lembro o nome, que apresentou um projeto de lei para parcelar as férias em 3 vezes, com períodos de 10 dias, até para auxiliar o turismo, porque os pacotes hoje, tanto os terrestres quanto os de

navio ou outros quaisquer, são de uma semana. Então, o trabalhador pode tirar férias várias vezes por ano.

O reforço da marca Brasil. É importante falar sobre isso, tanto para os cruzeiros de cabotagem quanto para os internacionais. As companhias marítimas – tenho dados publicados em uma revista – distribuem graciosamente mais de 25 milhões de brochuras no mundo, com fotografias do Brasil. Elas não têm apoio da Embratur, nem do Ministério, coisa alguma. Estão divulgando o Brasil ao redor do mundo.

Quando os primeiros cruzeiros de cabotagem chegaram aqui, foi para as pessoas conhecerem, para experimentarem o país, para saber como funciona. E a cada dia estão aumentando a sua permanência. No começo, ficavam aqui apenas 3 meses, mas as companhias hoje vão ficar 7 meses. A previsão para o ano que vem é de 8 meses. E, daqui a 1 ano ou 2, vão ficar o ano inteiro. Agora, o Brasil precisa abrir os olhos – e a vocação do Brasil é o Nordeste – e modificar a questão do visto, porque entendemos que soberania é fazer o que queremos fazer e não ser dependente do que o outro faz. O Brasil não é soberano nessa questão. Mas temos, por ano, 14 milhões de cruzeiristas no Hemisfério Norte. Desses, 70% fazem Caribe há 50 anos.

Então, se calcularmos que deve haver uns 50 milhões de americanos que estão cansados de ver o Caribe, qual é a alternativa mais próxima? O Nordeste brasileiro. E o Brasil tem de abrir os olhos, por conta do mercado que pode vir para cá. Os navios estão vindo, a MSC, a Costa, a Ibra, a Royal. A cada dia eles estão mais estão interessadas num mercado permanente.

As agências de turismo doméstico, claro, mostrando no mundo todo as fotografias do Brasil, divulgando as belezas brasileiras, estão estimulando o turismo no país e criando alternativas interessantes.

Análise de impactos econômicos, que é o mais importante. De 9 navios em 2005, passamos para 14 navios em 2007.

Passageiros nacionais: transportamos 347 mil passageiros, 48 mil estrangeiros. Se dividirmos esse número de passageiros em aviões de 150 lugares, quantos voos charter não trariam estrangeiros para o Brasil? Total de passageiros: 396. Escalas nas cidades

do Brasil: 738. São 18 o número de portos visitados, e nós precisamos de mais.

A venda de cruzeiros foi de 356 milhões de dólares. Esse o movimento bruto de cruzeiros na temporada. Por isso nós pagamos de comissão. Ainda vai aparecer. Dizerem que não pagamos impostos é uma outra inverdade, infelizmente. Paga-se imposto como em qualquer outro negócio comercial. E hoje tivemos uma notícia de que a Receita Federal finalmente entendeu e vai deixar as lojas dos navios abertas nos portos para poder também atender a clientela que vai visitar o navio e voltar. As empresas pagam todos os impostos. Não é verdade que não pagam. E pagam até sobre o casino, algo curioso, porque é movimento comercial do navio.

Outra coisa, não é verdade que há Duty Free em navio, só em cruzeiro internacional. Os navios pagam impostos, sim, senhor. Eles não têm nenhuma vantagem. Está lá o fiscal da Receita, que hoje entende que paga impostos e que tem de ficar aberta a loja.

Impostos de venda de pacote: 228 mil dólares. Imposto de consumo a bordo: 5 milhões de dólares. Imposto de combustível, que agora foi reduzido por uma MP: 200 milhões. Impostos sobre venda de cruzeiros: 16 milhões de dólares. Deu 40 milhões ano passado.

Empregos que geramos. Empregos a bordo: 1.482. Hoje existe a obrigação de se ter 25% de empregos a bordo. Temos uma grande dificuldade, sim, porque uma das exigências básicas é falar inglês perfeitamente, e o nosso candidato não está preparado, infelizmente. Por isso, fizemos vários convênios, inclusive com o Senac – tenho aqui uma companhia –, e contratamos 3 mil brasileiros para trabalhar a bordo, não só nos navios que estão no Brasil, mas no mundo todo. Todas as empresas fizeram convênios, uma com a Universidade de Santos e outra com outra universidade, para angariar e preparar gente para trabalhar a bordo.

Mas isso não é o mais importante, porque, só de empregos em agências, pelas comissões pagas, que são 35 milhões de dólares, devemos ter gerado 3.264 empregos de 1 ano, a 1.000 dólares por mês cada uma.

Empregos de atendimento de embarque: 278. Empregos indiretos (esse foi o levantamento que a Fipe fez): 38 mil empregos. São 43 mil empregos.

Infelizmente, uma das dificuldades que temos hoje é no Ministério do Trabalho, que não entende que aqueles que atendem no aeroporto, como o que faz o *check in* e o *check out*, o carregador de mala no aeroporto, o que transporta as pessoas para o porto, ocupam também empregos diretos, e não só aqueles que trabalham dentro do navio. Esse é um problema que deve ser corrigido se quiserem manter o navio aqui, mas também se não quiserem, o navio tem outros lugares para ir no mundo todo. Existe uma demanda. Todo mundo está brigando. A China está brigando para ter mais navios. Se for o caso, vai para lá o navio, e não vamos ter esse tipo de arrecadação de imposto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Sr. Eduardo Vampré, Presidente, peço a V.Sa. que encerre, em razão de ter dado tempo igual para todos.

O SR. EDUARDO VAMPRÉ DO NASCIMENTO – Sim, Sr. Presidente. Falaram 2 contrariamente, vamos tentar um a favor.

Tendência de mercado. Já falei que o mercado tem que ser experimentado. A ideia da Abremar, o escopo é pensar que um dia podem tentar visitar o Brasil de navio, como visitam a Grécia, o Mediterrâneo, o Caribe. Por que não o Brasil? Se o país tem uma legislação diferente é porque é o único que tem uma costa de 8 mil quilômetros, e para chegar na Argentina precisa passar pelo Brasil. Não existe outro país desse tipo.

Sim, os Estados Unidos tem uma legislação específica. Assim como o Presidente da Resorts Brasil pretende que seja aqui, obrigatoriamente o navio que faz cabotagem na costa americana só tem funcionário americano. Essa companhia fechou há 2 anos, faliu, não tinha passageiro, não tinha renda e quebrou. Então, não existe uma companhia. Existem, sim, 30 empresas que saem com os maiores navios do mundo do porto de Miami. Está cheio de resort na Flórida, e eles não podem reclamar. Estão visitando os resorts do Caribe, mas querem vir para o Brasil. Mas como? O governo americano já proibiu os navios, já que faz uma concorrência tão grande. Isonomia: vamos proibir os

navios em Miami, Daytona, Fort Lauderdale, todos os lugares de que saem.

Potencial de mercado. Outra grande inverdade. Roubam passageiros dos hotéis. Não posso acreditar. Foi feito um levantamento pelo IBGE das classes A e B. Na população urbana, selecionaram o que seriam turistas eventuais, em potencial. Temos 20 milhões na classe B e 5 milhões na classe A. Não são dados nossos, mas do IBGE. Podem perguntar ao Prof. Rabay, da Fipe, que foi quem nos enviou. Chegamos a 25 milhões de possíveis consumidores de produto turístico acima de 500 reais, parece-me. Os cruzeiros atendem 2% desse mercado. Será que não é falta de competência? Não vi o Breeze nem o Mediterranée reclamar de cruzeiros. Estive na inauguração do Iberostar, e o dono, que tinha uma companhia de cruzeiros, só vendeu porque ele vai deixar para as filhas e queria um negócio mais seguro e acha que hotelaria é mais seguro, mas acha também que mercado é mercado. Ele tinha as 2 companhias para concorrer uma com a outra, e sabe que o mercado dele nem se abala com esse problema de cruzeiros no Brasil.

Aqui quero mostrar que as companhias jamais pediram ao Governo para investir em portos. Pelo contrário, vou mostrar a V.Exas. o que as companhias têm feito ao redor do mundo, e oferecemos ao Secretário Pedro Brito a possibilidade de as empresas investirem no Brasil para construir portos e não ter problema de gastos.

Portos do Mediterrâneo, portos da Turquia e outros.

Kuzadazi, na Turquia. Esse é da Costa Cruzeiro. Todo porto foi construído pela Costa.

Savona, construído pela Costa.

Barcelona, construído pela Costa Cruzeiros.

O terminal de Barcelona – olhem a riqueza – foi construído com o dinheiro da companhia. Ela não quer fazer concorrência à carga, não quer estar sujeita a ter uma estação de embarque sozinha. Ela vai lá, constrói, investe e vai explorar evidentemente durante tantos anos para poder ter renda.

Barcelona, terminal de Nápoles, Roma, Citavechia. Todos os projetos que estou apresentando são da Costa Cruzeiros.

Esse é da Royal. Trata-se de um projeto exemplar apresentado pelo Sr. Cid Gomes, no Ceará, porque tem muitas características do porto do Ceará. Na zona portuária, as pessoas mais pobres foram transferidas, por meio de um plano habitacional, para lugares mais afastados, e eles construíram, como os senhores podem ver, uma estação de porto de passageiros.

Eles vão construir aqui um projeto no valor de 1,5 bilhão de dólares. Estão fazendo isso em San Martin, na Jamaica, e em mais alguns lugares.

Onde está o desenho, por enquanto, é o local em que ficará uma cidade que vão construir. Então, também não é preciso dinheiro do Governo.

Aqui temos alguns detalhes só para acrescentar: as companhias compram e embarcam Coca-Cola em Santos, porque toda a alimentação dos navios é constituída por produtos nacionais. A Coca-Cola embarcada em Santos, Sr. Deputado, custa mais caro que a Coca-Cola colocada no conteiner em Miami, mas mesmo assim é Coca-Cola. Isso também precisa ser revisto.

Cruzeiro de cabotagem: considerado um grande benefício para o Brasil e deve ser apoiado. Não importa se se trata de empresa estrangeira, porque estamos correndo atrás é de uma legislação clara, e nunca houve uma legislação falha. Estamos há anos procurando.

Deputado, nós, da Abremar, nada temos a ver com esse assunto. Estou aqui defendendo o Brasil. O grande problema são os cruzeiros internacionais. As exigências burocráticas são tantas que estão caindo. Por exemplo: caiu do ano passado para este ano 50% do número de navios que vêm para o Brasil, porque exigem visto de trabalho a bordo. Quando um navio vem ou de Miami ou da Europa com estrangeiros, vêm gastar aqui, eles deixam os passageiros aqui, pegam outros, levam para o exterior, e exigem visto de trabalho. O visto cinco, o pior, exige Carteira de Trabalho. É uma burocracia enorme. O pior é que transportam os vistos de seus funcionários em maletas desde o porto de chegada até Brasília, para que os passaportes possam ser carimbados. Depois voltam. Imaginem, Sr. Deputados, se esse avião cai, se essa mala é perdida? São 300 ou 500 pessoas de

36 nacionalidades diferentes que trabalham a bordo que ficarão sem documento.

Muito obrigado. Acho que disse tudo que precisava. Se precisarem de algum esclarecimento, estou às ordens.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Parabéns, Dr. Eduardo. Obrigado pela sua fala. V.Sa. se houve muito bem.

Passo imediatamente a palavra ao Dr. Valter Patriani, Presidente da Operadora CVC, que, como os outros expositores, terá de 5 a 10 minutos para o seu depoimento.

O SR. VALTER PATRIANI – Obrigado e boa tarde a todos. Sou da CVC Turismo.

Deputado Marcelo Teixeira, muito obrigado pelo convite. Agradeço também à Deputada Lídice, em nome de quem cumprimento todos os Parlamentares do Congresso.

Vamos falar um pouquinho de cruzeiros marítimos. E fico muito à vontade para falar sobre esse tema, porque a CVC é uma das Líderes nesse setor, associada da Abremar, mas também acredito que somos o maior parceiro da hotelaria brasileira, talvez a agência que mais venda resorts e hotéis no Brasil.

Dentro dessa visão, somos amigos de todos. Por isso acho que posso falar de forma muito aberta e muito livre sobre os 2 temas.

Em primeiro lugar, quero falar sobre a palestra da Abremar. Eduardo, parabéns, você, como sempre, fala com muita ênfase. E digo aos senhores o seguinte: o Eduardo está certo. O cruzeiro marítimo é algo muito importante no mundo inteiro. É uma indústria que vai crescer no Brasil, porque também cresce no mundo inteiro. Então, acho que o Brasil deve ter cruzeiros marítimos, mas acho que, neste momento, precisamos de um pouquinho de equilíbrio. Acho que as companhias de cruzeiros estão avançando muito no Brasil, estão aumentando demais a oferta, e creio que é isso que está desequilibrando esse negócio. Por quê? Porque temos neste momento no Brasil, como eu disse, 14 navios. E isso dá mais ou menos 12.500 apartamentos ou 12.500 cabines. Querendo ou não, temos 15 mil quartos de resorts no Brasil, ou seja, a oferta de cabines de navios já está se aproximando da oferta de resorts no Brasil. Realmente aí temos que defender o Zubaran. Daqui a pouco a atividade de resorts começa a se

comprometer. Veja que é esse equilíbrio que precisamos ter. No próximo ano, somando todos os navios que chegarão ao Brasil, teremos 16.500 cabines, acomodando, em média, 2,2 passageiros por cabine. Ou seja, a oferta crescerá 25%.

Neste momento da economia mundial, que setor pode crescer 25%? Acho que vamos para 16.500 cabines de navio, número um pouco exagerado, e os que estamos nesse setor temos de ter esse equilíbrio, até porque está muito difícil vender. Deixem-me revelar aos senhores: a CVC está vendendo pelo câmbio de R$1,99 por dólar. Sabem por que estamos promovendo o câmbio? Porque está difícil vender. A Costa Cruzeiro, não é novidade para ninguém, está cheia de promoção e todo o mundo está dando 2 por 1. E, agora, eu pergunto ao Eliseu, do Ceará: que hotel consegue, em janeiro, fazer 2 por 1, tarifa/agente? Não dá. É desse equilíbrio que precisamos. Por que temos que baixar preços dos navios? Porque ofertamos além da capacidade do mercado.

Não é lógico que uma atividade destrua a outra. Cruzeiro marítimo é importante no Brasil e no mundo. Vai crescer no Brasil e no mundo. Mas não é lógico que, de alguma forma, o crescimento de um setor tenha que machucar outro. Temos de encontrar equilíbrio, e por isso é que nos reunimos.

Temos de rever um pouco o crescimento dos cruzeiros marítimos no Brasil. Rever sobretudo o seguinte: neste momento, temos 12.500 cabines. Será que precisamos aumentar para 16 mil? A CVC, este ano, está com 6 navios; no próximo, terá os mesmos 6. Vamos crescer 1%. Mas há empresas que estão crescendo 80%, que estão fazendo 2 por 1 agora em janeiro, que estão fazendo tarifa/agente, tarifa promocional de convite que só se faz na baixa temporada. E isso porque está difícil o mercado. E o mercado não está difícil apenas para cruzeiro, mais, sim, para hotel, para carro, para imóvel, está difícil para tudo.

Se eu tivesse de dar uma solução, diria o seguinte: o Ministério do Turismo tem de cuidar desse tema. Cruzeiro marítimo no Brasil está muito aberto. Se alguém quiser montar um hotel no litoral norte da nossa querida Bahia, precisará de um monte de licenças ambientais. Mas se alguém quiser colocar um navio para fazer cabotagem na Bahia não precisará da autorização de

ninguém. Ora, não é possível que alguém venha da China, da Tailândia ou da França, coloque um navio de cruzeiros na costa brasileira, saia fazendo cabotagem e não peça licença para ninguém. Pede apenas que o agente marítimo avise o porto. E vejam que não há nenhuma preocupação com o consumidor, pois esse navio pode deixar todo o mundo sem nenhuma assistência. Antes de chegar ao Brasil para fazer cabotagem com passageiros, cada navio deveria se apresentar ao Ministério de Turismo, dizer quem é, o que o navio vai fazer, que rota vai seguir. Assim, o órgão vai fiscalizar se a rota não causará impacto ambiental, se a oferta que ele está trazendo é justa, se há proteção para o consumidor. E isso porque eu garanto aos senhores: se a CVC, a maior operadora do Brasil, pegar um navio chamado Costa do Sauípe e for à França ou à Itália fazer cabotagem, com 25% de espanhóis ou de italianos e 75% de latino-americanos, não vão deixá-la. Ou vão chegar a ela e dizer: tem de fazer uma apólice gigantesca para os consumidores, porque a empresa pode ir embora. Todos os países se protegem, e o Brasil também deve se proteger.

Uma das soluções que esta Comissão poderia adotar é envolver de forma positiva o Ministério do Turismo nessa questão. Não é justo, não tem sentido termos 16.500 cabines de navio no próximo verão brasileiro, 2009/2010, e ninguém ter sequer a obrigação de mandar uma lista de passageiros para o Ministério do Turismo, porque hoje não é necessário. Alguém tem de controlar essa atividade. Deve ter reserva nos portos. Alguém tem de chegar a Búzios – que hoje aqui apresentou um documento – e perguntar o seguinte: "Alguém fez reserva antecipada?" Porque hoje, se alguém parar em Búzios na nossa frente, fica o dito pelo não dito, e essa atividade é importante demais para não ter ordem.

Quem quiser aumentar a oferta além da que temos hoje deve dar alguma contribuição para o Brasil. Por exemplo: deve aumentar o número de brasileiros a bordo. Hoje, cada navio é obrigado a ter 25% de tripulação brasileira. Mas em cada navio que chegar no próximo ano ao Brasil com 1.000 ou 1.500 camarotes estaremos, com todo o respeito, empregando trabalhadores de outras nacionalidades. Temos de cuidar do emprego do brasileiro. Então, se querem aumentar a oferta de forma demasiada,

empreguem mais brasileiros, dêem uma contrapartida ao Brasil. E a CVC se compromete: se for trazer mais do que 6 navios, queremos empregar mais brasileiros. Por que só 25% de brasileiros? Vamos empregar mais. Vamos fazer o seguinte: vamos recolher 100% da CLT, porque hoje só recolhe 100% da CLT quem faz contrato de até 6 meses; o brasileiro que trabalha nos navios com contrato acima de 6 meses não recolhe nada.

E eu falo também em relação aos hoteleiros. Não vou dizer ao Alexandre Zubaran e ao Álvaro de Mello que vocês são malucos, são incompetentes, que não têm condições de competir. É duro ser hoteleiro no Brasil! Começa-se a gastar e também a gerar emprego desde o dia que fez o primeiro buraco no chão. Repito: é duro ser hoteleiro no Brasil, porque se precisa da alta temporada. E justamente na alta temporada muita gente traz para cá navios sem nenhum critério, porque não têm onde pôr esses navios no mundo. Sabem por quê? Porque é inverno no norte, ninguém faz cruzeiro na Europa nos meses de dezembro, janeiro, fevereiro, enquanto aqui é verão. Então, como não têm muito o que fazer com esses navios, eles vêm para o Brasil. É bom que venham, gostamos de que venham, mas precisa haver um pouco mais de regras. A coisa está muito solta, muito livre. Como a empresa proprietária não tem o que fazer com navio, manda para o Brasil, vai vender por qualquer preço, vai dar segundo grátis. Ora, nosso mercado não comporta. Posso dizer, como Presidente da CVC, que os navios que virão no próximo ano para o Brasil não têm mercado para todos eles.

Agora, é importante cruzeiro marítimo? É claro que sim. Só um doido vai dizer que não. E aqui foi citado muito bem o exemplo dos flats em São Paulo. A indústria imobiliária construiu flats sem nenhuma avaliação e quase quebrou a hotelaria de São Paulo. Os cruzeiros não estão aqui para quebrar a hotelaria brasileira, nem para prejudicar ninguém; estão aqui para somar, para andar juntos. Mas ninguém pode ofertar demais num mercado que não comporta.

Minha sugestão, portanto, é no sentido de que o Ministério do Turismo se interesse por esse tema; que qualquer navio de cruzeiro que venha ao Brasil no próximo ano tenha uma licença

especial do Ministério do Turismo, para que ele saiba quem são os passageiros, de onde vieram, quem embarca, qual é o roteiro, quanto custa. Afinal, alguma autoridade tem de regular essa questão. E, com todo o respeito, estamos bem para caramba de Ministério do Turismo. Desde que o Governo Lula entrou com o Ministro Mares Guia, o Ministério do Turismo tem uma equipe da mais alta competência.

Então, finalizando, minha sugestão é de que esse assunto seja regulado pelo Ministério do Turismo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Obrigado, Dr. Valter Patriani, pelas suas palavras, e quero parabenizá-lo pelo seu depoimento.

Passo agora a palavra ao Dr. João Quirino Júnior, Diretor de Relações Parlamentares da ABAV Nacional. Aliás, Dr. Quirino, quero, de público, agradecer a V.Sa. seu comparecimento, como representante do Presidente da ABAV, à homenagem que me foi prestada na minha cidade, Fortaleza, na última sexta-feira.

Tem V.Sa. a palavra por até 10 minutos.

Antes, permita-me registrar a presença do Presidente da Abrajet, Dr. Cláudio Magnavita, e do Dr. Eliseu Barros, Vice-Presidente da ABIH Nacional, e do representante da PANROTAS.

O SR. JOÃO QUIRINO JÚNIOR – Muito obrigado, Deputado Marcelo Teixeira.

Em primeiro lugar, quero dizer que foi uma honra para a ABAV estar presente na homenagem prestada a V.Exa. em Fortaleza na semana passada.

Senhoras e senhores, boa tarde.

Pouca coisa tenho a acrescentar depois das explanações do Eduardo e do Valter Patriani, porque os números todos já foram colocados à Mesa. Apenas acrescento que, segundo a Fipe – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, temos um mercado potencial de 42 milhões de turistas no Brasil e a previsão para os cruzeiros marítimos é de 500 mil turistas.

Então, há gente sobrando à beça, e o segmento não está sabendo trabalhar direito. Existe mercado para todo mundo. É um nicho de mercado tremendamente importante para as agências

de viagem, principalmente porque elas não são nossas concorrentes, como acontece com alguns outros setores, uma vez que somos prestadores de serviço. Como o Eduardo referiu, 100% das vendas dos cruzeiros são feitas pelas agências de viagem.

Então, Srs. Deputados, era o que tinha a acrescentar.

Agradeço a oportunidade de estar presente e coloco a ABAV à disposição da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Registro também a presença do Dr. Roy Taylor, do Mercado e Eventos, o que muito nos honra.

Passo a palavra, imediatamente, por até 10 minutos, ao Dr. Jorge Mello, Presidente da Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro, que representa o Ministro Pedro Brito, que não pôde comparecer.

O SR. JORGE MELLO – Muito obrigado, Sr. Deputado.

Além de V.Exa., quero cumprimentar a Deputada Lídice da Mata, autora de um outro requerimento que se juntou ao de V.Exa.

Estou me sentindo, para não dizer um estranho no ninho, um peixe fora d'água. Em relação às acaloradas discussões aqui travadas entre 2 setores ligados à área de turismo, minha posição é a de esclarecer alguns pontos. Senti que existe muita dúvida quanto ao funcionamento dos portos.

A primeira dúvida que me pareceu clara é a de que o local onde o navio fundeia não é porto. Por exemplo, Búzios. Búzios não tem porto, o navio é fundeado no mar. É competência da Capitania dos Portos, uma unidade da Marinha, regular e autorizar o fundeio dos navios. Então, o primeiro ponto é esse: a área de fundeio não é porto.

Em segundo lugar, lembro a todos os presentes – obviamente a Casa sabe disso – que a atividade portuária está regulada por lei de 1993, segundo a qual as autoridades portuárias, que são empresas públicas federais, estaduais ou municipais, não executam mais operação. Desde a Lei dos Portos, as companhias docas administram o ativo portuário e suprem de infraestrutura a atividade portuária.

A operação portuária se dá em portos públicos, porque também existem portos privados. Nos portos públicos, a atividade se dá por duas modalidades. A primeira é feita através de operadores portuários, que são cadastrados pelas companhias, na grande maioria companhias docas, como é o caso da Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro. Eles são autorizados, prestam serviço e, ao invés de retirar recursos do Tesouro, colocam recursos, porque pagam tarifa.

A outra modalidade é feita mediante arrendamento de terminal. Que eu saiba, no Brasil temos 2 terminais de passageiros arrendados: um em Santos e outro no Rio de Janeiro. Parece-me que nenhum outro porto tem terminal arrendado. Todas as operações feitas em Recife, em Fortaleza, em Salvador, em São Francisco do Sul, quando ocorrem num porto, ocorrem através da modalidade de utilização de operador portuário.

Esses terminais são frutos de investimentos privados, conforme já foi aqui mencionado, e, da mesma forma, não retiram recursos da companhia. Os contratos são submetidos a determinado pagamento de arrendamento. Foi firmado um *down permit* na época em que foi feita a licitação do terminal. Uma parte do pagamento é fixa, e a outra, variável, em face da movimentação de passageiros.

Então, colocado isso e sintonizando bem a interação das instalações portuárias no trading em geral, coloco, em nome da Secretaria de Portos, toda a nossa estrutura à disposição para as discussões que precisam ser feitas quanto à necessidade de regulação. E não só a estrutura da Secretaria, mas eu próprio, na condição de Presidente da Companhia Docas do Rio, me coloco à disposição dos senhores para participar dessas discussões.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Agradeço ao Sr. Jorge Mello os esclarecimentos prestados.

Registro a presença do Dr. Guilherme Alcorta.

Passo a palavra ao Dr. Airton Nogueira Pereira Júnior, Secretário Nacional de Políticas de Turismo.

O SR. AIRTON NOGUEIRA PEREIRA JÚNIOR – Boa tarde a todos.

Agradeço ao Deputado Marcelo Teixeira o convite para participar deste importante debate.

Saúdo também a Deputada Lídice da Mata, também autora de requerimento que deu origem a esta audiência pública. Saúdo os demais integrantes da Mesa, os representantes do setor privado e os integrantes do Conselho Nacional de Turismo.

Serei breve, porque acho que este não é o primeiro debate que se faz a respeito do tema e já há um amadurecimento em relação às principais questões que o envolvem.

Hoje, da parte do Ministério do Turismo, há um amadurecimento sobre o caminho a ser seguido para o desenlace dessa demanda, que, evidentemente, é o Ministério do Turismo palco desses debates, até porque todas as entidades que aqui se manifestaram fazem parte do Conselho Nacional, e o assunto, uma vez ou outra, aparece em nossas reuniões.

A primeira premissa para o encaminhamento da questão é reconhecer a importância das duas atividades.

É inequívoca a contribuição da hotelaria na formação do destino turístico brasileiro, porque o empreendimento hoteleiro é corresponsável com o sucesso turístico e econômico daquele destino – uma praia poluída na frente do hotel é sinônimo de insucesso para o hotel e para a comunidade. É o hotel, pela sua força e pelo volume do investimento feito, o principal elo dessa cadeia, uma vez que seu funcionamento é de suma importância para outros setores da atividade econômica. E é necessário também reconhecer a importância da atividade de cruzeiros.

A divergência existe. Estou fazendo uma síntese do debate, porque muitos aspectos foram ressaltados, mas não há divergência, por exemplo, em relação aos cruzeiros internacionais como uma alternativa à baixa oferta dos voos, como estamos vivendo desde o fim da oferta internacional que a Varig disponibilizava para pessoas que tinham o desejo de vir ao Brasil.

Então, há toda uma necessidade – e esse é o nosso papel – de criar facilidades para que isso seja desenvolvido com uma melhor atuação e uma parceria com os portos. Temos agora, por exemplo, um trabalho pioneiro com os atores que atuam no Porto de Salvador. Estamos também iniciando um trabalho com o

Ministério dos Portos no que se refere à liberação de recursos para facilitação das operações no porto, assim como temos um grupo que articula e procura criar facilidades para o melhor funcionamento dessa atividade.

Então, é importante destacar o quanto isso pode contribuir para a promoção do Brasil no mercado internacional, até pelos fatores apresentados pelo Eduardo, o quanto pode haver uma sinergia entre a hotelaria e a própria atividade de cruzeiros no momento da vinda desses turistas internacionais. Muitas vezes, nem sempre eles vêm no próprio cruzeiro, mas optam por vir de avião, e passam a fazer parte dessa viagem aqui e também ocupar os leitos da nossa hotelaria. E o quanto isso pode funcionar, como eu já disse, como opção para destinos brasileiros que não têm rede hoteleira desenvolvida, porque temos uma série de destinos que dependem desses cruzeiros.

O ponto central da divergência – como o Valter explicitou muito bem – é a necessidade de uma regulação. E não podemos entender regulação como sinônimo de proibição. Regulação é o entendimento do funcionamento de determinada atividade, e o quanto nele devemos atuar – e aí entenda-se Estado (Executivo e Legislativo) e Agências Reguladoras.

E aí permito-me discordar do Valter – embora seja da responsabilidade do Ministério elaborar estudos e ter iniciativas que visem, através de projetos de lei, alterar a legislação atual –, pois já existe uma agência que trata do assunto, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, que tem responsabilidades semelhantes à que ANAC tem com referência à aviação. Então, não cabe ao Ministério regular, mas cabe propor o debate e elaborar estudos que possam fundamentar o próprio Executivo e o Legislativo para as decisões – e eu entendo que a decisão é no campo da regulação –, sem que partamos de preconceitos, sem que entendamos essa regulação como um enfrentamento entre hotelaria e cruzeiros. Não pode ser isso. As duas atividades têm caminhos próprios e precisam do Estado para ajudá-las, para criar-lhes facilidades, para desonerá-las de encargos, mas todas as atividades econômicas precisam ser reguladas. Esse é o nosso papel.

Eu me proponho, no âmbito do Conselho Nacional de Turismo, no âmbito da Câmara de Legislação, numa parceria com a Comissão de Turismo, a dar esse pontapé inicial, pontapé que evidentemente não termina no Ministério do Turismo. O Ministério do Turismo tem a responsabilidade, até por abrigar no Conselho Nacional de Turismo todas essas entidades. E, como se deu em outros momentos em que houve divergência entre setores da área do turismo, cabe ao Ministério do Turismo mediar a questão.

Mas, volto a dizer, sem que se coloque uma atividade contra a outra. Temos de entender que cabe a nós criar condições para o bom funcionamento da atividade econômica, seja instituindo facilidades, seja apresentando estudos que possam fundamentar melhor a decisão do Executivo e do Legislativo.

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito bem colocadas suas palavras, Dr. Airton.

Quero registrar a presença do Sr. Bueno Neto, Presidente da Brasil Cruise e da Associação Brasileira de Terminais de Cruzeiros Marítimos e Portos Turísticos; do Dr. Osvaldo Freitas Vale Barbosa, Superintendente de Fiscalização de Operações da CODESP; do Dr. Luciano Pestana Barbosa, representando o Ministério da Justiça; do Dr. Salvador Alves Dias, Presidente da Associação Européia de Jornalismo e Turismo.

Inicialmente, vou passar a palavra à Deputada Lídice da Mata, que, até anteriormente a mim, teve a iniciativa de apresentar o requerimento para esta audiência que em tão boa hora se realiza.

Passo a palavra a S.Exa.

A SRA. DEPUTADA LÍDICE DA MATA – Boa tarde a todos.

Quero, em primeiro lugar, a exemplo do Presidente Marcelo Teixeira, agradecer todos os representantes da iniciativa privada e do Governo que aqui estão para debater esse assunto conosco, a fim de que a Comissão, tomando conhecimento dos problemas que envolvem o setor, possa dar sua contribuição ao país, seja pela apresentação de propostas de lei, seja pela mobilização dos seus agentes no sentido de contribuir para a mudança de práticas no segmento.

Já acompanhei essa discussão em outros fóruns, e, como o Secretário Nacional de Políticas de Turismo disse, que já começamos a ter certo amadurecimento nessa questão. No entanto, esse amadurecimento não existiria não fosse a ênfase contestadora dos representantes dos resorts e a ênfase defensora dos representantes dos cruzeiros em nosso país.

É indispensável esse confronto; senão, não conseguiríamos chegar a uma mediação dessa relação. E é fundamental que essa mediação ocorra porque interessa a todos aqueles que buscam no turismo um dos vetores principais do desenvolvimento do país, que veem nessa atividade econômica essa potencialidade.

E aqui quero destacar o papel do Dr. Valter Patriani como um parceiro dos 2 segmentos, podendo representar a busca de mediação.

Todos dizem, a partir dessa necessária mediação de interesses, que é indispensável a regulação, vista como algo facilitador para os 2 segmentos, mas vista também como uma necessidade. Aliás, vivemos um momento em que, mais do que nunca, está provado que não é possível entregar-se à mão invisível do mercado todas as relações de mercado. A crise mundial está provando isso, e aqueles que defenderam a vida inteira esse tipo de postura estão tendo de rever sua posição.

É preciso, sim, a ação reguladora do Estado para que a atividade econômica em si, que busca o lucro, não chegue a um comportamento tão predatório como o que visto nas aplicações virtuais e na especulação imobiliária, principalmente nos grandes países capitalistas.

Hoje, é necessário que o Brasil faça essa reposição no campo dos interesses econômicos para uma vida mais pacífica entre os cruzeiros marítimos e a hotelaria nacional. Queremos que ambos tenham grande sucesso de lucro, mas que o sucesso do lucro dessas duas atividades reverta no desenvolvimento econômico do país, principalmente num momento de crise como este. Esse segmento pode garantir, sem dúvida alguma, a manutenção da geração de empregos no Brasil.

O emprego deve ocupar um papel destacado na regulação desses segmentos. Existe hoje a possibilidade de empréstimos do BNDES a grandes empresas desde que condicionados à manu-

tenção do emprego. Portanto, a questão da empregabilidade, do emprego da mão de obra nacional, de questões que dizem respeito e, às vezes, aparecem como algo dificultador são indispensáveis para que o segmento possa realmente crescer sem destruir o entorno, sem destruir outras atividades e favorecer a manutenção da sobrevivência nacional.

A questão da cota de mão de obra nacional nos cruzeiros marítimos é um ponto de fundamental importância na negociação. Isso pode ser dimensionado com a intensificação da qualificação da mão de obra no país voltada diretamente para o segmento. O Ministério tem dinheiro para isso, outros agentes privados atuam nesse segmento e ONGs podem vir a ajudar, mas devemos insistir na regulação da garantia de maior empregabilidade da mão de obra brasileira nos cruzeiros marítimos.

As representações das Companhias Docas no Brasil estão de costas voltadas para a possibilidade do desenvolvimento do turismo em seus portos. É indispensável uma revisão dessa postura.

No CBRATUR do ano passado, ocasião em que discutimos transporte no Brasil e turismo, a Secretaria Nacional de Portos participou muito pouco e houve uma dificuldade muito grande de entender a participação dela nesse segmento.

Interessa ao setor que as Companhias Docas tenham outra postura. Parece que elas se esqueceram de como se iniciou a atividade portuária no Brasil. Ela não começou com o transporte de grandes cargas de contêineres, mas com o transporte de pessoas. Hoje parece que pessoa no porto atrapalha.

É preciso entender que essa atividade econômica tem uma potencialidade grande e, mesmo que represente um pequeno papel na lucratividade do porto, precisa se manter. Por isso, é indispensável o investimento nos portos, a abertura das Companhias Docas para a discussão da questão, a compreensão de que é preciso ter um espaço para os navios de turismo e os receptivos de turismo nos portos.

Na Bahia, por conta de emendas de Parlamentares, estamos agora investindo 1 milhão de reais na Codeba para abrir espaço ao receptivo turístico. Esse poderia ser um investimento da Secretaria ou da própria companhia, mas as companhias rejeitam

essa possibilidade. Precisamos discutir espaços para o turismo em cada porto e também a possibilidade de investimentos para a criação de portos privados no Brasil que tenham uma participação maior na atividade turística. Uma alternativa seria a fixação de tarifa especial para a atividade turística dentro dos portos brasileiros, públicos em sua maioria.

Então, é preciso que a Companhia Docas se coloque numa posição desse tipo e a Secretaria Nacional de Portos esteja aberta a essa discussão, porque existe uma grande distância no turismo brasileiro entre a sua potencialidade, a possibilidade de trazer divisas e o desenvolvimento para o país – o que já trás, mas a sua potencialidade é muito maior – e o que é investido pelos segmentos dos governos no turismo.

O Governo Federal, recentemente, com a criação do Ministério do Turismo, agora com a Lei Geral do Turismo, pode fazer muito mais ainda, investir muito, e o Congresso Nacional tem dado sua contribuição de investimentos grandes na área de infraestrutura turística no Brasil. É preciso um esforço mais coordenado também com a iniciativa privada para que possamos ter maior sucesso nisso. Não adianta pensarmos que esse sucesso só será para as agências de viagem, as hotelarias, os resorts, os cruzeiros e restaurantes, porque as coisas acontecem de uma só vez. Veio a lei – a que tem tolerância zero com bebida alcoólica – que atingiu os restaurantes no Brasil neste ano e não temos dúvida de que atinge a rede de hotelaria, bares, restaurantes do país, mas compreendemos a necessidade de tratarmos de forma absolutamente rigorosa este problema no Congresso Nacional.

Ao tempo em que vamos produzindo legislação que ajuda o turismo, outras atividades da vida da sociedade interferem, fazendo com que eventualmente surjam prejuízos e lucros. Precisamos tratar disso – é o que fazemos no Conselho Nacional de Turismo – nesta Comissão, criada com o objetivo de contribuir para que isso avance.

Creio que poderíamos, com o Ministério do Turismo, aprofundar o estudo de legislação que o Ministério pode propor à Casa, a fim de avançar numa regulação da atividade do turismo maríti-

mo no Brasil. Creio que é preciso a cooperação, com disposição, de todas as partes para que possamos alcançar esse objetivo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Deputada Lídice da Mata, parabéns pela exposição.

V.Exa. e eu tivemos o privilégio de apresentar este requerimento. Fico muito satisfeito porque setores do Governo estão nesta Mesa e porque este assunto, com certeza, para o ano, será novamente discutido.

V.Exa., os Deputados Alex Canziani, Otavio Leite, Carlos Eduardo Cadoca e eu compomos a Bancada do Turismo porque temos identificação com o setor. Certamente, este assunto é muito importante para o país.

Ouvi atentamente a bela exposição do Dr. Eduardo Nascimento, assim como a do Dr. Valter Patriani, que apresentaram importantes assuntos. O que queremos não é nada contra o setor A, nem contra o setor B. Evidentemente, com a regulamentação, isso vai ficar melhor apresentado ao país.

Sou frequentador assíduo de cruzeiros marítimos. Em janeiro, se Deus quiser, novamente, pela 14ª vez, vou fazer meu passeio – sou daqueles que adora passear de navio com a família.

Creio que a questão do regulamento merece atenção do Governo neste instante.

Concedo a palavra ao Deputado Otavio Leite.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Sr. Presidente, inicialmente, peço escusas por não permanecer aqui o tempo todo. É que estou no exercício da Liderança da Minoria e tive, simultaneamente, uma reunião de bancada da qual não podia deixar de participar.

De qualquer maneira, confesso que venho procurando inteirar-me dessa matéria. Não é de hoje que ela circula nos principais jornais de turismo do Brasil como tema que exige de todos nós – homens públicos, Executivo, Legislativo, iniciativa privada – uma discussão para que possamos construir um parâmetro de regulação.

Nessa direção, vou tecer breves comentários, partindo de 2 princípios. O mercado existe com ou sem Adam Smith. Se

podemos dividir o mercado de turismo entre receptivo e emissivo, é óbvio que, em se tratando do Brasil, o que queremos, fundamentalmente, é fortalecer o receptivo, mas não podemos, em hipótese nenhuma, até pela existência de uma regra constitucional, cercear o emissivo, já que as pessoas são livres para viajar para onde bem entenderem. Mas, como política pública, devemos fortalecer o sistema receptivo, para que mais estrangeiros venham ao país. Esse é um dos princípios, em se tratando do Brasil.

Em se tratando do Rio de Janeiro, da Bahia, do Paraná, temos uma reflexão um pouquinho mais detalhada. Interessa-me, sim, que muitos estrangeiros elejam o Rio de Janeiro como destino, mas interessa-me também muitos brasileiros irem ao Rio de Janeiro e a Salvador, entre outros destinos. Assim, o conceito de receptivo se alarga. Ora, os Estados do Nordeste querem, cada vez mais, brasileiros indo para lá. Temos, portanto, o turismo doméstico, o receptivo doméstico e o receptivo externo. Esse pressuposto diz respeito ao ir e vir. A propósito, estamos comemorando uma data importante, que diz respeito à Declaração dos Direitos Humanos, que prevê, entre seus princípios, a liberdade de transitar pelo planeta Terra.

Há outro pressuposto: os produtos turísticos. Os resorts são produtos turísticos importantes, têm uma formatação nova – 2 decênios, não sei se mais do que isso. Trata-se de um viés de empreendimento turístico concebido, desenvolvido, em que uns avançaram mais, outros, menos, mas são importantes e necessários, porque atendem à perspectiva do desenvolvimento econômico, já que neles se hospedam estrangeiros e brasileiros, em qualquer canto do Brasil. Portanto, é preciso fortalecer os resorts. Eles procuram viver disso.

E os cruzeiros? Os cruzeiros não são novidade. O que há de novo é a intensidade com que o mercado passa a procurar mais esse produto turístico, que é livre para ser ofertado. No entanto, cabe à administração pública, ao país, enxergar a realidade em si e sobre ela atuar propositivamente, para que ambos se desenvolvam o máximo possível. Certamente, se avançarmos na vinda de mais estrangeiros, todos ganham. Mas há uma questão de

fato: a expansão da cabotagem no Brasil. Tive acesso a dados e a números a mim encaminhados pela Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas – Abremar.

Observei o seguinte. Um dado – não sei se o parâmetro era 2007 ou 2006, refiro-me a algo em torno de 300 mil – teria sido o movimento verão dos navios de turismo na nossa costa, num determinado período. Destes, 30 mil são os considerados turistas que vieram do exterior, na perna inicial da chegada. Esses são preciosíssimos! No entanto, os que ingressam no navio no Rio de Janeiro e vão para o Porto de Santos ou descem em Recife são importantes para Recife, para Salvador, para todos, porque alimentam a economia local também.

Um ponto que precisamos definir, e que quero apresentar como ideia que me vem conceitualmente, mas que precisamos desenvolver na prática, é que seria necessário – acho que vale a pena estudar isso – criar um mecanismo para que os operadores de cruzeiros pudessem expandir suas atividades, captando turistas lá fora, ou seja, por meio daqueles pacotes clássicos, em que quem não vem na primeira perna vem de avião, fica 2 dias e depois vai para o cruzeiro na nossa costa. Nesse período em que vem um estrangeiro, fica 2 ou 3 dias no hotel e depois uma semana no navio, a atividade do operador de navio, nesse momento, é receptivo, porque introduz dólares e recursos líquidos na nossa economia. Como fortalecer essa atividade? Que promoções no exterior podem ser feitas para ampliar o mercado de consumidores de navio vindos do exterior?

Esse é o desafio. Se são 10%, por que não chegar a 20%, 30%? Há o drama dos vistos. Mas esse drama já está sendo enfrentado por nós.

Então, esse é um ponto em que podíamos pensar com o Governo. Esse é um caminho até para classificar o operador de navio como receptivo no quesito de atração de novos turistas estrangeiros, que ficam mais 2 dias etc. Isso é importante.

Com relação aos resorts, precisamos clarificar um pouco mais as propostas para fortalecê-los como agentes econômicos. Este verão pode ser talvez um laboratório muito fértil para

diagnosticarmos melhor o problema – como está o mercado, o que pode ou não ser feito.

O fundamental, e aí encerro, é que estamos discutindo o tema, que precisa de uma regulação sim. Essa questão trabalhista e a qualificação do pessoal são pontos que precisam ser observados. Sei que há iniciativas dos operadores nesse sentido. Por isso, é preciso dimensionar se elas estão ou não na elasticidade adequada, se podem um pouco mais. Porque quanto mais brasileiros trabalharem no navio, será melhor, evidentemente. Essa é a verdade.

Esse debate tem que ser publicado, Presidente, e encaminhado a todas as entidades de classe.

Precisamos ter uma conversa com o Ministro do Turismo no sentido de que seja criado um ambiente de dinâmica nesse debate e saber, aí sim, qual a proposta concreta que cada um oferece para se elaborar a regulamentação desse processo. Por quê? Porque temos o princípio da liberdade de escolher as pessoas, a necessidade de atrair estrangeiros, enfim, situações inclusive ambientais que têm de ser pensadas, isto é, como melhor disciplinar as questões ambientais, a presença dos navios. Há os interesses dos municípios, para os quais devem ser também encaminhadas as atas desses debates, para que formulem propostas.

A minha ponderação sobre isso tudo é um pouco mais reflexiva. É óbvio que queremos que os resorts se fortaleçam e empreguem muita mão-de-obra local. O drama é que o mercado brasileiro – tanto o interno, quanto o doméstico e especialmente o externo – deve ser ampliado.

Essas as reflexões que, modestamente, apresento, para que possamos debater e trocar ideias nesta reunião.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito obrigado, Deputado Otavio Leite, a quem parabenizo pela manifestação.

Tive o privilégio anteriormente de ser o Relator da PEC que dispõe sobre a cabotagem, cujo Presidente era o Deputado José Carlos Aleluia. Recentemente, fui o Relator da Lei Geral do Turismo.

Passarei a palavra, por 1 minuto, ao Dr. Cláudio Magnavita, do Conselho Nacional de Turismo, que deseja dar uma sugestão.

O SR. CLÁUDIO MAGNAVITA – É muito interessante, porque a minha ponderação tem tudo a ver com a do Deputado Otavio Leite.

Primeiro, gostaria de agradecer a esta Comissão, que recebeu a Abrajet no dia 27, no Salão Nobre desta Casa, onde foi realizada reunião de trabalho muito intenso com os Parlamentares em congresso do qual participaram 150 jornalistas.

A minha proposta, que tinha feito como sugestão, tem a ver com a que fizemos no Conselho Nacional de Turismo, órgão em que a Abrajet tem assento.

Na qualidade de conselheiro apresentei, há alguns meses, Deputado Otavio Leite, uma proposta, tendo em vista que o grande problema dessa questão dos navios está na evasão de divisas. Estamos na contramão. Enquanto o Governo brasileiro investe maciçamente no exterior para atrair dólares, o cruzeiro realizado por empresas não fretadoras (o fretador é uma empresa brasileira que freta o navio, assumindo o risco, mas o lucro fica aqui, de modo que é um cruzeiro quase que nacionalizado) que utilizam o nosso litoral – até a Coca-Cola paga o preço altíssimo, como o Eduardo ressaltou –, é consumido em dólar e a receita é enviada para o exterior. Todo o consumo, a bordo do navio, é em dólar e a evasão de divisa é decorrente da remessa para o exterior dessa venda.

A proposta que apresentei no Conselho é no sentido de que deveríamos estudar, exatamente, Deputado, a abertura de uma cota de 30% a 40% das cabines para as empresas que têm uma máquina poderosa de venda no exterior, sobretudo, para as pessoas da costa italiana, a fim de que venham ao Brasil. Isso equilibraria a nossa balança e, ao mesmo tempo, geraria receita.

Como o Eduardo ressalta, no caso da Jamaica e da Turquia, esses cruzeiros são alimentados por estrangeiros e não por turcos ou jamaicanos. Ao passo que os nossos, alimentados por brasileiros, promovem essa evasão de divisas. A nossa preocupação com o equilíbrio é para que possamos ficar alinhados com o trabalho do Ministério do Turismo de captar recursos.

As empresas internacionais – como o Presidente da Abremar ressaltou – que se chatearem com o mercado brasileiro irão para

a China, ou seja, não terão o menor comprometimento, porque o hotel não pode ser rebocado para outro país.

Por isso, temos que nos preocupar com a questão nacional.

Tive um embate, por meio do veículo em que trabalho, com o Presidente da Abremar, em editorial que fiz, que disse na carta-resposta que o brasileiro deveria agradecer que tivéssemos gastando em dólar no Brasil. Porque, naquela época, as nossas reservas eram muito altas. Mas isso é um contrassenso, porque todo mundo quer, na realidade, um ingresso de divisas para o país.

A proposta que apresentei no Conselho Nacional de Turismo, a qual reitero e apresentarei novamente na próxima reunião desse órgão, é que nessa questão dos cruzeiros o pensamento do Deputado Otavio Leite seja seguido de modo que uma parte da comercialização dessas cabines seja feita em moeda forte no exterior, trazida para o Brasil com turistas estrangeiros, a fim de que haja equilíbrio, evidentemente diferenciando a figura do fretador, que é quase o armador dessa operação no Brasil.

Era isso que gostaria de dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito bem, Dr. Cláudio.

Passo a palavra ao Dr. Zubaran, que, tendo sido citado anteriormente, me pediu a palavra desde o início.

O SR. ALEXANDRE ZUBARAN – Presidente, quero esclarecer alguns itens e fazer uma menção à fala da Deputada Lídice da Mata. Aliás, enche-me de orgulho, como eleitor, elogiar a coisa pública, pois temos pouca chance de fazê-lo. Por isso, agradeço à Deputada Lídice da Mata e ao Deputado Otavio Leite pelas participações brilhantes, sensatas, ponderadas. No entanto, há algumas interpretações importantes que precisam ser feitas.

A Deputada fez uma observação muito relevante quando disse que o nosso debate acalorado contribuiu para o amadurecimento do setor. É verdade.

Nosso setor fingia só ter agenda positiva. Em seus eventos, o painel de fogo cruzado era uma troca de elogios entre os 2 segmentos que participam da Mesa. Talvez o Eduardo e eu tenhamos contribuído, em parte, para o amadurecimento desse

setor. Mas, às vezes, como defensores ferrenhos das categorias que representamos, ultrapassamos alguns limites na crítica, de um lado e do outro. Como isso tem sido respeitado por mim e por ele, temos tido uma convivência harmônica.

Presidente, eu também adoro navio. Sou um viajante de navio que teme pela segurança. Por isso não viajo mais. Mas sou um passageiro de navio. Isso não quer dizer nada, não diz respeito ao que estamos falando aqui. Estamos nos referindo ao impacto socioeconômico da contribuição de um setor versus contribuição de outro setor.

Nesse ponto, chama a nossa atenção o que o Deputado Otavio Leite menciona. Incentivar o ingresso de divisas ou a exportação é um preceito constitucional. Não estamos brincando de entrada de dólar no país. Trata-se de um setor que está sofrendo um choque assimétrico e precisa ser resguardado, protegido, como é feito com a indústria têxtil e de cimento, os setores da agricultura e do brinquedo, que compete com o da China.

Neste momento, estamos nos comparando com produto. Isto é, se é legal sair de navio ou se hospedar em resorts, sem enxergar o oculto do aparente. A médio e longo prazos, iremos destruir o setor hoteleiro nacional. Aí tenho que corrigir – desculpa o excesso, tenho um respeito muito grande pelo Eduardo – a inverdade de que 99,9% do hoteleiro brasileiro é nacional.

Por exemplo, as cadeias – Superclubs, Marriott – são feitas por arrendamento, isto é, uma administração. Mas quem imobilizou recursos foi o hoteleiro nacional – 99% deles, como faz o Eliseu, que paga as suas contas e emprega pessoas.

O que o Álvaro, como dirigente de entidade, vai dizer quando estiver com os apartamentos do seu hotel vazios?

Nesse caso, uma indústria internacional saiu do Mediterrâneo porque esse navio estaria sofrendo prejuízo. Veio para a costa brasileira, numa atividade quase de dumping, e vendeu cabine por 14 dólares para o agente de viagem, em janeiro, alta estação. E não entendemos que esse segmento precisa ser regulado? Esse é um aspecto que precisa ser dito.

Outro ponto da fala do meu amigo Eduardo refere-se ao Caribe. O caso do Caribe é absolutamente diferente do nosso – o

Eduardo sabe – e não pode ser utilizado para a conveniência desta discussão. Mais de 70% do mercado do Caribe é norte-americano. É a atividade receptiva mencionada pelo Deputado Otavio Leite. É positivo, é ingresso de divisas, assim como é no Mediterrâneo.

O caso do Brasil é absolutamente diferente, tendo em vista que estamos falando de mercado interno. Já se vão 8 anos de cabotagem intensa, mas continuamos com um número inócuo de estrangeiros que visitam o país. Isso precisa ser dito com clareza.

O Eduardo disse que um navio custa 400 milhões versus 40 milhões de um resort. Parte da maravilha é essa. O resort, empreendimento hoteleiro, gera mais riquezas por 1 real investido do que qualquer outro segmento da economia. Mais do que a construção civil e a indústria têxtil, reconhecidas pela nossa sociedade, que precisam investir quase duas vezes e meia mais. Esses dados são do Ministério do Turismo e não da Resorts Brasil.

Outro aspecto importante é que o Eduardo diz que o navio paga imposto. É claro. Há uma sutileza na nossa crítica. Não estamos dizendo que o navio não paga imposto, mas que a carga tributária do navio é infinitamente menor do que a carga tributária de um empreendimento hoteleiro. Porque pagamos ICMS até sobre serviços públicos, como a energia elétrica, por exemplo, que aumentou 78% nos últimos 3 anos. E ainda se paga ICMS não sobre consumo, mas sobre disponibilidade de energia, que é a demanda contratada. No modelo de negócio, o navio gera a sua própria energia, não paga a taxa do lixo. Ele tritura o lixo e o joga no mar. Obviamente, esse lixo é tratado. Não estou exagerando.

Existe uma diferença muito grande entre a estrutura de custo de um e a estrutura de custo do outro. Estamos falando de um custo fixo proveniente da CLT – do custo de folha de pagamento da atividade hoteleira no Brasil – que é absolutamente impactante na nossa atividade. Somos uma atividade intensa em geração de mão de obra. Então, essa parte da nossa despesa fixa é muito importante.

Imagina, Presidente, num empreendimento que dirijo, se eu pudesse demitir 70% da minha força de trabalho, traria porto-riquenhos e bolivianos e dizia-lhes que estão protegidos por convenções internacionais e que preciso dessa mão de obra, porque

faz parte do meu modelo de negócio poder trabalhar com 70% de porto-riquenhos!

O Eduardo disse que é falta de competência. Não. Espera aí, meus amigos! Então, vamos trabalhar com o mesmo regime de CLT o ano inteiro no Brasil. Também fazemos 80%, 90% de ocupação na alta estação. Vamos trabalhar com a mesma estrutura de custos, pagando impostos na mesma carga que pagamos, para que possamos competir de igual para igual. O que pedimos é isonomia. Pedimos que o choque assimétrico seja corrigido.

Finalizando, o Eduardo mencionou quarenta e poucos milhões de impostos pagos. Quanto foi mesmo?

O SR. EDUARDO VAMPRÉ DO NASCIMENTO – Quarenta e cinco milhões de dólares.

O SR. ALEXANDRE ZUBARAN – Quarenta e cinco milhões de dólares e quarenta e três mil empregos gerados.

Senhores, estamos falando de comparação. Quarenta milhões de dólares de impostos devem representar, mais ou menos, o que a Costa do Sauípe e o Iberostar devem pagar de impostos no ano. Os números são muito distantes. Enquanto o Eduardo menciona 43 mil, estamos falando do outro lado de 1 milhão e 200 mil empregos. Mas não estamos falando de empregos da cadeia de distribuição, e sim de quem está trabalhando no resort e no hotel.

Por outro lado, não estamos falando apenas de quem está trabalhando dentro do navio, mas de toda uma força de trabalho que está ao redor dessa atividade para chegar aos 43 mil.

Temos ainda o ingresso de estrangeiros. A Abremar apresenta algo em torno de 30 mil ou 40 mil ingressos de estrangeiros no país. Olha, certa vez, até conversei com o Eduardo sobre isso. Lá se vão 8 anos de atividade intensa.

A indústria marítima internacional precisa, definitivamente, entender – porque já está há 8 anos com atividade intensa – que não somos um território, uma costa, mas sobretudo uma nação. Aqui deve ser elaborada uma lei que disponha sobre o emprego do brasileiro e do ingresso de estrangeiros que devam ficar o ano inteiro no Brasil, senão essa atividade precisa ser restrita. Se essa

atividade começar a trabalhar conforme esses critérios, serei o primeiro a elogiar e defender. Só isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito bem, Dr. Zubaran.

Dr. Valter Patriani, segundo números apresentados por V.Sa., esse setor cresceu 25%, se não me falha a memória. Pergunto-lhe se quer usar da palavra ainda.

O SR. VALTER PATRIANI – Realmente, Deputado, a oferta deste ano, estou dizendo deste verão, 2008/2009 contra 2009/2010, de cabines disponíveis no mercado será 25% superior. Digo isso na qualidade de vendedor de cruzeiros marítimos e líder de mercado, tanto na área de resort quanto na de hotelaria 4 e 3 estrelas.

Neste momento exagerado, o Brasil não comporta isso. As companhias estão exagerando na oferta de navios no Brasil, porque elas só vêm no verão.

A Deputada Lídice da Mata falou da nossa linda Bahia. Uma coisa é vender dezembro, janeiro, fevereiro; outra coisa é quando começa a chover na Bahia, em março, junho e julho. O hoteleiro nacional precisa de uma certa reserva nos meses de alta temporada para que possa sobreviver, isto é, manter empregos e pagar impostos durante a baixa temporada. Um hoteleiro que ganha um pouco mais na alta temporada não coloca o que ganhou no bolso para gastar lá fora, não; ele irá guardar o que recebeu para suportar a baixa temporada.

No Brasil tem havido um aumento exagerado de cruzeiros. Eu mesmo já discuti várias vezes com o Zubaran sobre este tema. Caramba! eles têm 15 mil quartos! Em poucos anos colocaram 12 mil nas costas dele. Que setor aguentaria? Não contentes com esses 15 mil quartos, ano que vem haverá 16 mil quartos de navio.

É importante a atividade de navio? Claro que é. Mas a hotelaria nacional também precisa da alta temporada. Ela não pode perder tudo na alta temporada, caso contrário, como ela irá se manter na Costa do Cacau, no litoral norte da Bahia, nos meses de maio e junho, tendo que manter os empregos em hotelaria?

Precisamos ter essa noção de brasilidade. Precisamos ter a noção de que cruzeiro marítimo é importante, mas que ele não

pode ter uma oferta exagerada. E essa oferta exagerada, afirmo para vocês, se dá porque ninguém traz navio em julho para o Brasil. E por quê? Porque, nessa época, é muito bom negócio deixá-lo na Europa e nos Estados Unidos. Porque lá é o verão europeu. Esses navios só vêm para o Brasil nos meses de dezembro, janeiro e fevereiro, quando é inverno no Hemisfério Norte, pois é oportuno.

Insisto em que não quero passar a ideia de que estou criticando o cruzeiro marítimo, até porque a CVC é líder nisso. Mas também não podemos trazer todos os cruzeiros e navios que não têm serviço lá fora para quebrar um outro setor da economia. Precisamos ter equilíbrio, visto que todos os setores são importantes.

Agora, o senhor vai me perguntar: o passageiro que viaja num cruzeiro marítimo é o mesmo passageiro do resort? Vou dizer que mais de 50% são os mesmos. Não adianta. A família média brasileira sai com as crianças, pelo menos, 1 vez por ano – quem é mãe aqui sabe que de vez em quando é preciso tirar as crianças de dentro de casa. Ou eles podem ir à Bahia para lá descansar 8 dias na nossa linda costa – e, se ficarem na Costa do Sauípe, melhor ainda. Mas também podem pegar um cruzeiro marítimo pela CVC. Como podem também viajar ao Ceará, que também é um Estado muito bonito. Bem, uma família pode viajar para muitos destinos. Mas é evidente que a família média brasileira o faz por oportunidades. Vamos embarcar 500 mil passageiros nessa temporada, em cruzeiros marítimos. É esse, mais ou menos, o número. Talvez, o Presidente Eduardo possa nos dar um número menor. É, mais ou menos, 500 mil. É o mercado todo. O mercado todo pode ter 500, 450 mil, mas é evidente que são passageiros que também poderiam se hospedar na rede de hotéis.

Eu digo o seguinte: precisa-se desse equilíbrio. Acho que está havendo ganância da indústria de cruzeiros. Ela está passando dos 80km por hora. Esse negócio até que ia bem. Mas acho melhor manter, porque não tem sentido um avançar demais em detrimento da queda do outro. Eu insisto nesta afirmação.

Os anos de 2009 e 2010 oferecerão navios demais no Brasil. E isso não é porque amem o Brasil, mas porque não têm o que fazer lá fora. Então, que venham para o Brasil, sim, mas que deem

uma contrapartida: aumentem o número de brasileiros que trabalham nesses navios.

O grande problema do ano de 2009 será de geração de emprego no Brasil, como em qualquer parte do mundo. Então, vamos tratar de empregar mais brasileiros. Eu acho que esta é uma boa proposta: quem quer aumentar o número de cruzeiros no Brasil que aumente, proporcionalmente, o número de funcionários e de empregados brasileiros nos portos e navios.

Concordo plenamente com a senhora, Deputada.

No caso da CVC, nós nos sentimos extremamente confortáveis, porque 15% do nosso negócio é navio. Quando todos os navios vão embora em março, nós continuamos aqui no Brasil. O nosso dinheiro não vai lá para fora. Todo o nosso dinheiro é aplicado aqui no Brasil. E a CVC continua fazendo 65% do seu movimento com hotelaria nacional. Quer dizer, os navios vão embora, mas o nosso dinheiro fica aqui.

Então, eu acho que também um operador de navio também deve vender um pouquinho de Brasil. Por quê? Porque nós temos companhias de navegação no Brasil que têm 150, 200 funcionários. E, quando os navios vão embora, eles ficam vendendo o quê? Cruzeiros em navios dessa companhia no exterior. Ou seja, não há nenhum estímulo aqui. É uma equipe para vender o que tiver no mundo, mas nunca para vender o que há de bom no Brasil.

Então, eu acho o seguinte: explorem o Brasil na alta estação, a fim de que isso faça um pouco de resultado na baixa. A CVC está aqui. Os navios vão embora, e ficamos aqui com nossos 4 mil funcionários tentando vender Bahia, Ceará, Rio Grande do Sul...

Eu acho também que só tirar do Brasil não é uma boa política.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito bem, Dr. Valter. Parabéns pela sua fala.

Passo a palavra ao Dr. Jorge Mello, que também foi citado.

O SR. JORGE MELLO – Bom, eu vou tentar responder um pouquinho aqui à Deputada Lídice, acerca do questionamento a respeito da atuação da Companhia Docas e da Secretaria de Portos, em geral.

A senhora tem razão. A navegação e a exploração portuária no Brasil começaram antes com passageiros, não com carga. Antes de nós abrirmos os portos às nações amigas, nós recebemos a Família Imperial portuguesa. Então, o passageiro chegou aqui antes.

É verdade que essa operação, a operação de passageiro, ela já foi mais importante que carga – mas numa outra realidade, numa época em que nós tínhamos os ITAs. Quem não lembra aí do ITA do Norte? Os navios eram utilizados como meios de transporte e não meio de lazer, que é a discussão que hoje está colocada. Hoje nós não temos isso na nossa costa, com exceção, obviamente, da navegação hidroviária, no Norte, basicamente na bacia do Rio Amazonas. Além dessa, nós não temos navegação como meio de transporte de passageiros. Temos outros meios, que são o aeroviário e o rodoviário, que são mais eficazes. Não obstante, nós estamos entrando firme nessa área do cruzeiro para ver de que forma a Companhia Docas e a Secretaria de Portos podem ajudar.

Fomos convidados pelo Ministério de Turismo e estamos fazendo parte do Conselho Nacional de Turismo. Inclusive, eu sou o representante da SEP. Temos reunião marcada para a semana que vem, se não me engano. Não sei se terei de tomar posse. Vai ser a minha primeira reunião. E vamos nos inteirar acerca do assunto, saber de que forma podemos atuar em conjunto com outros atores, de forma a otimizar o setor e buscar harmonia.

Eu queria complementar também um detalhe que foi falado na primeira rodada aqui pelo Álvaro, nosso amigo. Então, queria comunicar aqui que a Companhia Docas, do Rio, estará assinando termo de compromisso, amanhã, quando eu voltar, com o Comitê Olímpico Brasileiro, para assegurar a estada de 7 navios de turismo, isto se nós ganharmos a sede da Olimpíada de 2016. Serão disponibilizados mais de 10 mil leitos, evitando-se, assim, o superaquecimento de leitos nos hotéis do Rio de Janeiro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Rio de Janeiro, Salvador, Belo Horizonte...

O SR. JORGE MELLO – Não, eu estou falando da Olimpíada, que é basicamente no Rio, não é? Falo do déficit de habitação, de acomodações para a Olimpíada, com exceção das acomodações

fixas que depois serão revertidas para a cidade – serão transformadas em apartamentos. Esse déficit será suprido pela operação no Porto do Rio de Janeiro. Uma parte será feita no terminal que já está arrendado. Já falei aqui sobre o terminal. Inclusive, convido quem quiser para ver os investimentos que estão sendo feitos lá. Nós já temos 2 armazéns totalmente revitalizados. Dia 22 haverá a inauguração formal de 2 terminais. De antemão eu já convido pelo arrendatário que está aqui presente.

Então, uma parte vai ser ocupada nesse terminal. Obviamente, o terminal não está preparado para receber 7 navios, simultaneamente. Nós vamos disponibilizar uma parte do porto para fazer essa acomodação dos navios, evitando o inchaço na hotelaria do Rio de Janeiro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – A palavra está com o Dr. Álvaro, nosso Presidente Nacional da ABIH.

O SR. ÁLVARO BRITO BEZERRA DE MELLO – A parte defendida pelo Zubaran fala maravilhosamente, e a do Valter também. Eu tenho pouco a dizer, mas um ponto eu acho que, como proprietário de hotel, tenho que lembrar.

Hotel não muda de lugar. Isso eu acho que algum de vocês recordou. O grande problema de um hotel é com a construção. Ela pode estar com 100 anos. Mas ela é sua. A obrigação está lá, o hotel está lá pagando impostos. Mas com um navio de cruzeiro, se o negócio não estiver bom, o navio vai para outro lugar. Nós da hotelaria, não. Temos a responsabilidade de permanecer ali e ganhar dinheiro, obter lucro e dar empregos. Então, essa é uma coisa importante que o Governo tem que ver também, não é?

Como o Eduardo falou, nosso hotel custa 40 milhões e o navio custa 400 milhões. Mas, ainda que custe 400, ele só pode estar aqui na boa época, porque depois ele vai para a Europa, para outros lugares que estejam na boa época, na alta estação deles. Nós, não. O Zubaran falou muito bem. Nós, que estamos aqui, temos que pagar nossos impostos, temos que dar empregos o ano inteiro. Nas chuvas da Bahia, entre maio, junho e julho, nós estamos lá – temos de sobreviver. Eu não posso levar o meu hotel para o Caribe, ou para Miami, nessa ocasião.

Uma outra coisa que também acho muito importante. Fala-se muito sobre o Caribe. Os cruzeiros estão no Caribe. No Caribe, qualquer americano, canadense, japonês etc. pode entrar sem precisar de passaporte. Ou, quando muito, não precisa de visto.

PARTICIPANTE – Todo cidadão norte-americano e canadense precisa de passaporte e visto para o Caribe, desde março de 2008.

O SR. ÁLVARO BRITO BEZERRA DE MELLO – Bem, até hoje eu não sabia disso. Achava que até hoje eles poderiam ir a qualquer lugar.

Mas o que quero dizer é que nós temos que liberar o visto. Estamos em meio a uma crise. Até março nós estamos mais ou menos bem, mas, pelo que tenho sabido da Europa e de outros lugares, a crise que vem por aí é feia! Portanto, precisamos de todos os visitantes que pudermos ter.

Outro dia eu estava falando com uma pessoa que mora em Cingapura. Sabem quantos estrangeiros ela recebe por ano? Isto: 24 milhões! Nós recebemos 5 milhões, achando que isso é muito bom. Poderiam vir, os visitantes, dos países ricos que estão mais próximos de nós. Nós temos que acabar com isso, temos que liberar o visto! Se não quisermos perder a soberania, vamos ter que dar o visto na entrada. Não vamos complicar e dificultar. Por favor!

Esse é um fato sobre o qual todos nós temos de falar o tempo todo para sensibilizar toda a área de turismo quanto à necessidade de que isso seja feito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito bem, Dr. Álvaro.

Passo a palavra ao Dr. Quirino, por favor.

O SR. JOÃO QUIRINO JÚNIOR – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Acho que o tema de hoje foi bastante interessante, principalmente para nós, agentes de viagem, pois vendemos os 2 produtos.

Contudo, eu gostaria de deixar isso claro. Gostaria também que a hotelaria fizesse uma reflexão, Presidente, porque nós representamos uma grande parcela da receita bruta da rede hoteleira. Porque, para nós, o nicho de mercado mais significativo

neste momento tem sido o de cruzeiro marítimo. E isso ocorre porque, primeiro, não temos concorrência com as empresas que vendem cruzeiros marítimos. Em segundo lugar, nós vamos começar a enfrentar problemas no Brasil – e somos mais de 94% de microempresas, pequenas empresas e médias empresas no Brasil. Nós vamos encontrar dificuldades na venda de quartos de hotel, principalmente porque a maior parte da hotelaria vai passar a exigir pagamento à vista e não mais faturar para nós.

Está acontecendo uma verdadeira revolução em nosso meio! Acho que deveria existir entre nós uma relação mais harmoniosa. Pediríamos, como ABAV Nacional, que a ABIH fizesse uma reflexão sobre o assunto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito bem, Dr. Quirino.

Acho que esta matéria é realmente importante.

Estão presentes o nosso Presidente, Dr. Álvaro, e o Vice-Presidente, Dr. Eliseu. Certamente, V.Sa. aborda uma questão muito importante.

O SR. ÁLVARO BRITO BEZERRA DE MELLO – Como bons comerciantes, nós seremos flexíveis!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Passo a palavra ao Dr. Eduardo, que poderá se pronunciar à vontade.

O SR. EDUARDO VAMPRÉ DO NASCIMENTO – Obrigado, Deputado.

Não estou acostumado a usar microfone; por isso esqueci de agradecer à Deputada Lídice da Mata o requerimento.

Como eu disse no fórum sobre cruzeiros, no ano passado, sinto-me mais uma vez a Geni. "Joga pedra na Geni!" Aqui eu vi gente atirando pedras na Geni. Mas foi a Geni que salvou a cidade.

Eu acho que o meu discurso pode ser muito antipático; parece que estou contra o Brasil. A primeira coisa que quero dizer é que abri a minha agência de turismo, que existe até hoje, uma operadora que está entre as 5 maiores empresas do Brasil. Chama-se Nascimento Turismo. Comecei a operar em cruzeiros – depois de levar o Sr. Álvaro a passear pelo Caribe – em 1987, mas comecei

com a Nascimento em 1981. Sou um vendedor de resort. Fui premiado por vários resorts, devido a minhas vendas. Sou um fã de resorts, mas represento navios. E estou aqui para dizer a verdade: não sou inimigo de navio nem sou inimigo de hotel; sou amigo de todos, porque o mercado é um só.

A falácia dos números é que me preocupa. Nós não inventamos 25 milhões de consumidores, dos quais os cruzeiros captam 2%. Os dados não são nossos. Então, quando falo em competência, digo que competência é buscar o passageiro. Vejam que fizeram o Iberostar e o Breezes, que aí estão lotados. Aí está a competência! A competência de um navio é encher o navio. A competência de um navio é, quando ele está vazio, convidar os agentes de viagem para enchê-lo; pagar gorjeta, pagar uma bebida e dar vida ao navio. Hoteleiro, infelizmente, na maioria, não faz isso. Então, isso é competência!

São ditas tantas coisas... Desculpem-me, não posso ficar calado. Contra a minha vontade eu sou obrigado a dizer que o mercado cresceu 25%; a CVC cresceu 60% – e reclama de mais navios. É meu associado. Ela cresceu 60% em 1 ano, e não o mercado. Ele quer mais empregos. Nós temos problemas, nós temos acordo com o Senac, com faculdades, para empregar gente a bordo. É uma maneira indireta de dizer que vamos proibir os navios de cabotagem? Trata-se de uma decisão de governo. Mas eu não posso deixar de considerar que se trata de uma receita. Empregar brasileiros na totalidade, além dos dois terços, não é Deputado? Entendo que é criar uma nova lei de obrigatoriedade de empregabilidade a 100%. Isso não existe!

Outra inverdade: que o navio só vem no verão. Quando nós começamos a trabalhar em cruzeiros, no Ministério do Turismo... Não me lembro mais quem era Ministro naquela época, em 2000. Eu sou Presidente do Sindicato de Turismo desde 1990 e pouco, sei lá! Parece até que eu comprei o sindicato; estou há 12 anos no sindicato e já tive outras gestões no sindicado. Defendo o turismo com unhas e dentes, meus filhos são dependentes do turismo – um toma conta da operadora, outro, da representação. A família vive disso. Então, dizer que o navio só vem para cá no verão é uma inverdade. Nós fomos convencidos pelo Governo,

por meio do Ministério do Turismo, que os navios vinham aqui por 2 meses, e que, portanto, alongássemos a nossa estada. Era isso que o Ministério, que o Governo queria. Hoje o navio está passando por aqui durante 8 meses. No ano que vem esse período vai aumentar. A Royal Caribbean quer passar o ano todo aqui. Mas para isso ela precisa conhecer o mercado. E foi por isso que ela começou com cruzeiros de cabotagem – para conhecer o mercado. Como é este país? Como é que ele nos recebe? Quais são as dificuldades e facilidades? Como é que eu vou divulgar este país para o mundo todo? O nosso sonho – eu também sou apaixonado por navios – é que um dia eu venda Brasil na Europa como eu vendo aqui ilhas gregas. Todo mundo quer fazer um cruzeiro nas ilhas gregas. Pois eu queria que o europeu fizesse um cruzeiro aqui no Brasil. E alguma coisa já está se fazendo, embora o custo da mídia européia é centena de vezes mais caro que o da mídia brasileira, em razão da quantidade de passageiros.

Outra inverdade: não trazer os estrangeiros. A única companhia cujo navio vem vazio é da CVC, que freta navio. As demais vêm lotadas de estrangeiros e voltam lotadas de estrangeiros. Fretar navio é diferente de representar? O pagamento do fretamento não vai para o exterior? Vai igualzinho, da mesma forma. E defendi a remessa de dinheiro para fora, dos navios, porque os hoteleiros estavam reclamando da baixa do dólar. Como se compensa o balanço de pagamentos? Numa via de 2 mãos. Não adianta só receber, só mandar; tem de haver equilíbrio. Quando o dólar estava a 1,50 reais, enviar dinheiro para fora era bom para o balanço, não era assim ruim. Mas também nós não podemos pretender que o dólar só entre, porque senão... Então, eu escrevi e reafirmo que é bom para o Brasil manter o equilíbrio nesse balanço.

As empresas que hoje têm navios aqui, as estrangeiras, são as que vendem pacotes no Brasil. Estão trazendo 75 mil estrangeiros para o Brasil, o que significa 500 fretamentos. E quem é que faz 500? Ninguém. Essas companhias marítimas fazem. Para conhecer o Brasil, para trazer o estrangeiro, para divulgar, é uma coisa só, não é diferente. Para lançarem o navio no Brasil é preciso que eles tenham o navio aqui para mostrar ao seu consumidor lá fora que este país é confiável. Eles colocam um navio desses

que custa de 400 milhões a 1 bilhão de dólares, como é o último que está sendo construído, de 220 mil toneladas, para navegar no Caribe – tamanho 3 vezes maior do que o navio que está aqui. Esse navio vai para o Caribe, porque no Caribe navega-se o ano todo; não é preciso fugir no inverno, porque no inverno o Caribe também é navegável. Está cheio de navios no Caribe!

Então, essa é outra inverdade. Não tem navio no Mediterrâneo, não tem navio no Mar Vermelho, mas tem no Caribe, tem na costa do Pacífico, do México, do Chile, até no Cone Sul.

As companhias estão pensando, pelas dificuldades brasileiras, em descer por aqui e subir pela costa do Pacífico, porque aos navios estrangeiros que passam pelo Brasil, como já disse, é exigido que parem apenas em 2 portos. E a Receita agora entende que eles podem parar em vários portos, sem tributação. É a mudança que está ocorrendo para que eles possam deixar mais divisas aqui, pois eles quase não queriam mais vir para cá. O Ministério do Trabalho está exigindo visto de trabalho, e as companhias não conseguem fazer isso. Então, se fica difícil, elas procuram, de fato, outro destino.

Dizia-se que os navios mandam todo o dinheiro para fora. Todo produto consumido aqui é comprado aqui. Falei da Coca-Cola como uma comparação. Se consigo colocar aqui a Coca-Cola de manhã mais barato que aquela que compro em Santos, como isso é possível! Está errado, não pode onerar tanto assim. Se é o Custo Brasil, então vamos minimizar o Custo Brasil.

Então, são ditas coisas com certa confusão, talvez, por engano, sem razão, um desvio de pensamento.

O navio de cabotagem é importante para o Brasil, é importante para divulgar o país, é importante para trazer turistas estrangeiros, é importante para vender o Brasil lá fora. Espero que o nosso sonho de ter navios o ano todo no Nordeste, aliviando aquele tráfego do Caribe, seja bem possível, seja realizado – mas somente com o apoio incondicional dos Srs. Deputados, dos Srs. Senadores e do Poder Executivo, para que os portos possam seguir o mesmo processo que fizeram na Jamaica e na Itália, que foi a privatização e construção dos portos por conta das empresas. Assim elas virão para cá.

Isso porque nós, da Abremar, repito, não temos nenhum interesse nos cruzeiros internacionais. É o Brasil que precisa deles; não somos nós. Se V.Exas. quiserem, façam-no; se não, não o façam. Navio de cabotagem é um negócio. Se amanhã não quiserem, não quero ser impertinente e dizer que não é preciso. Acho que é um bem desse mercado. O Brasil tem uma lei diferente: é o único país que possui 8 mil quilômetros de costa! Dizem que vão fazer cabotagem na França. Mas não têm como fazê-lo, a não ser por 2 portos; ou, então, dando a volta pela Espanha e Portugal, e fazer outros 2 portos.

Quando, com a Lei de Cabotagem, criaram o Mercado Comum Europeu, a Ilha de Malta foi posta para fora porque ninguém queria ir para lá. Mas ela se manifestou, dizendo que queria pagar o imposto que os outros pagariam para que os navios parassem lá; porque, afinal, isso seria bom para a ilha deles. Então, essa é uma colocação um pouco confusa.

Com o conhecimento de todos os presentes, espero que a CVC tenha sucesso. Não, não acho que o mercado vá crescer. Por outro lado, estamos solicitando há muito tempo à Antaq e ao Ministério do Turismo que criem, sim, uma torre de reserva, um controle de reservas de porte para visitação e atracação. E por que pedimos isso? Porque está havendo trombadas nos portos.

Deputado, a CVC e as demais empresas, como a MSC, a Costa, a Royal Caribbean, todos estamos programando uma parada, por exemplo, em Búzios, onde podem parar 3 navios. Como não existe esse controle, chega um navio de um cruzeiro internacional um pouco antes em Búzios. Então, o último navio que lá chegar não poderá parar. Então haverá passageiro brasileiro que vai entrar com processo porque o navio não parou em Búzios, que ele queria conhecer.

Então, há 1 ano estamos pedindo que se crie uma torre que faça inscrição e reserva: vou chegar no dia tal. Porque tem de haver esse controle. No dia em que o Brasil não tiver mais portos nem capacidade – e está chegando a isso – para cá não virá mais navio porque não terá lugar para parar. Não é preciso criar uma lei para isso. Se não existe lugar para aportar, eles não vêm. Essa a solução que estamos tentando buscar via Antaq, via Ministério

do Turismo, que está de portas abertas para nós, temos feito um trabalho maravilhoso com o Ministério, desde a gestão do Ministro Mares Guia. Com o Ministro Barretto, as portas continuam abertas. O Secretário Airton nos tem ajudado muito. Estamos formando um grupo de trabalho, estamos discutindo todas as questões. Esperamos não ter problemas de concorrência com a hotelaria. Nossa expectativa é colaborar com a hotelaria.

Não sei se foi piada ou não, mas Zubaran me pediu, na Braztoa, falou comigo sobre a possibilidade da construção de um pier no Sauípe. Foi criado? Você pediu! Era para não contar para ninguém, mas foi pedido. Fizemos um estudo, mas não pudemos construir, por causa do mar aberto.

Era só isso que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito bem, Dr. Eduardo. Parabéns pela fala.

Com a palavra a Deputada Lídice da Mata.

A SRA. DEPUTADA LÍDICE DA MATA – Quero esclarecer aos convidados que estamos em período de votação. As votações são nominais, somos obrigados a participar. Pelo Regimento Interno, nem poderia haver trabalho nas Comissões no período de votação no plenário da Casa. Isso acontece devido à tolerância da Mesa, a uma prática da Casa. Isso acontece para favorecer o trabalho das Comissões, o que obriga os Deputados e Deputadas desta Comissão a ir votar toda vez que a luzinha acende perto do microfone do Deputado Marcelo Teixeira.

Gostaria de mencionar que há unidade no que todos dizem – é claro que já vimos isso em outros debates – no que se refere à questão dos vistos. Já houve, inclusive, uma reunião há 15 dias, se não me engano, com a presença do Ministro do Turismo aqui para discutir essa questão. Não participei do evento por causa de uma viagem, mas tive oportunidade de conversar com alguns companheiros. Ficou clara a inflexibilidade do Itamaraty. A representação do Itamaraty chegou a dizer que não vê relação entre vistos e turismo no Brasil.

Isso, em vez de fazer com que esmoreçamos, deve fazer com que intensifiquemos a discussão sobre o assunto, para levar o Itamaraty a uma mudança de posição, no sentido de que esta

seja a bandeira de todo o trade turístico no ano de 2009: retomar a proposta de flexibilização relativamente aos vistos. Não creio que possamos levantar a bandeira do fim dos vistos. Isso não promove a unidade, não nos fará vencer. Temos de encontrar caminhos que possam viabilizar isso. Eu acho que todos devemos unificar nossa posição num processo de flexibilização dos vistos, discutindo qual é a possibilidade de que isso seja feito de maneira rápida nos portos e aeroportos.

Enfim, trata-se da possibilidade de viabilizar essa questão, tendo isso como uma necessidade do setor turístico brasileiro. Sabemos que isso tem importância, sim, para o turismo, facilita a presença do turista estrangeiro, principalmente agora com as dificuldades pelas quais estamos passando com a crise e a alta do dólar. Será importante apostarmos em novos mercados. O mercado americano é importante para nós. Portanto, precisaremos levantar essa bandeira no reinício dos nossos trabalhos de maneira definitivamente organizada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Teixeira) – Muito bem, Deputada. Diria que, dentre as várias audiências desta Comissão este ano, a dos vistos e esta de hoje foram umas das mais importantes.

Deputado Jurandil, passarei a palavra ao Deputado Moreira Mendes, que pediu inicialmente a palavra.

Deputada Lídice da Mata, por gentileza, convido V.Exa. para assumir os trabalhos, porque ainda não votei nenhuma vez e tenho de fazê-lo, senão vou levar falta.

Com a palavra o Deputado Moreira Mendes.

O SR. DEPUTADO MOREIRA MENDES – Agradeço a gentileza ao ilustre Deputado que me cedeu a palavra. Acho que ele está me chamando de mais velho, por isso é que me passou a palavra.

Quero cumprimentar toda a Mesa e também a pessoa do Nascimento, que já saiu e deve voltar. Sou Presidente do Sindicato das Empresas de Turismo do meu Estado, tenho uma ligação muito estreita com o setor e também sou Diretor da Federação Nacional do Turismo, com muita honra.

Na Câmara, diferentemente do Senado – já fui Senador –, só podemos ser titular de 1 Comissão. O membro daquela Casa pode ser titular de mais de 1 Comissão. Lá, inclusive, foi de minha autoria o requerimento com que se criou a Subcomissão que agora é a Subcomissão Permanente de Turismo daquela Casa. Nesta Comissão sou suplente. Assim, fico andando da sala para a cozinha. Houve diversas atividades hoje à tarde, com alguns assuntos importantes, como um debate acalorado num outro plenário sobre a Hidrelétrica de Jirau, em meu Estado, o que não me permitiu ficar aqui para ouvir todos. Entrei e saí daqui várias vezes. Fica parecendo até falta de respeito do Parlamentar, mas não é. A par disso, há ainda a questão da luzinha acesa, que está piscando, e temos de ficar indo e vindo ao plenário, para participar da votação nominal. Dizia isso há pouco ao Nascimento, meu colega presidente de sindicato – somos ambos presidentes de sindicatos de empresas de turismo. Não pude, portanto, participar do debate todo.

O assunto me entusiasma muito. Um dos itens que anotei é exatamente sobre os vistos, pelo que vou começar. Eu acho que o Brasil age como avestruz, enfia a cabeça no buraco. Essa atitude do nosso Itamaraty é muito conservadora, precisamos acabar com isso, precisamos entender que turismo é fonte geradora de receita, de emprego dentro do país. Quanto ao número de turistas estrangeiros que vem para o Brasil, comparado ao de turistas que outros países da América do Sul recebem, é ridículo! Se formos competir, nesse caso, com o Peru, perdemos longe, porque o Brasil é muito restritivo nessa questão dos vistos.

Está de parabéns a Deputada Lídice da Mata, que levantou essa questão. Devemos verdadeiramente empunhar essa bandeira para simplificar esse processo.

Quanto aos navios de cruzeiros, já andei muito pelo mundo, fiz muitos cruzeiros pelo Caribe, e os faço ainda, e me lembro de comentar com minha família de como ficaria feliz no dia em que visse no Brasil o que está acontecendo agora. Eu acho que é extremamente importante a presença desses grandes navios de cruzeiros na costa brasileira. Acho até que essa questão da navegação de cabotagem, permitindo que outros viessem também, é

muito importante, assim como são muito importantes os resorts construídos pela nossa costa. Sou um modestíssimo hoteleiro também, tenho um hotel fazenda no meu Estado e conheço um pouco o assunto.

Mas me parece que esse desentendimento, que espero seja temporário, entre aqueles que defendem com muita veemência a questão da hotelaria, sobretudo a dos resorts, comparativamente com a questão dos cruzeiros marítimos deveria ter todas as arestas aparadas. Deveríamos construir caminhos entendendo que um complementa o outro. Isso é que precisa ficar claro. É importante para o país a rede hoteleira toda, sobretudo a da costa brasileira, os resorts nas capitais, mas é muito importante também essa questão dos navios que vêm para o Brasil, e acho que já temos dificuldades suficientes para enfrentá-la. Vou falar rapidamente delas.

Numa das minhas entradas e saídas desta Comissão, ouvi alguém levantar a questão do emprego relativamente à legislação trabalhista brasileira, que, no caso, só por 6 meses seria respeitada. Primeiro, porque é o período que esse pessoal fica na costa brasileira; segundo, porque a legislação trabalhista brasileira – sou um modesto advogado – é uma das coisas que emperram nosso desenvolvimento, porque ela é muito arcaica. Isso é algo que frisamos no Congresso Nacional. Defendo isso com toda a clareza, não sou contra tirar direito de trabalhador, aquilo que já está constituído, mas precisamos simplificar a legislação trabalhista brasileira, sob pena de acontecer o que acontece. Ou seja, em vez de se gerarem mais empregos, dificultam-se os empregos formais, e todo mundo vai para a informalidade.

Então, é um registro que faço. Eu havia pedido à minha assessoria que levantasse algumas perguntas. Como eu não pude acompanhar os trabalhos aqui do começo ao final, nem sei se o assunto foi debatido ou se a questão já foi respondida.

Já falei do visto, já falei de resorts, hotéis. Quero saber se as taxas portuárias do Brasil são verdadeiramente as mais caras do mundo ou não. Quero saber, levando-se em consideração as de outros países, a quantas nós andamos aqui nessa questão. Quero saber, finalmente, se o número de navios de cruzeiros que estão

vindo ao Brasil tem aumentado ou diminuído. É outra informação que eu gostaria de ter. E quero ainda saber por que diminuíram, se diminuíram.

No mais, cumprimento a Presidência, agradeço a presença a todos que estão aqui representando os diversos setores desta importante alavanca do desenvolvimento do país, o turismo. Vejo que todos aqui apresentam as suas ideias e, no fim, saem todos de mãos dadas, entendendo que o turismo é muito importante para o país.

Agradeço também ao Deputado que me permitiu falar antes.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Lídice da Mata) – Vou passar a palavra ao Deputado Edinho Bez. Depois, terão a palavra os integrantes da Mesa, para que respondam as indagações do sempre Senador.

Com a palavra o Deputado Edinho Bez.

O SR. DEPUTADO EDINHO BEZ – Obrigada, Deputada Lídice da Mata, sempre nossa Presidente desta Comissão.

Nós de Santa Catarina estamos muito ligados à situação turística do país e do mundo. O Brasil tem um dos melhores potenciais turísticos do mundo, e Santa Catarina não deixa por menos. Estamos nesta Comissão já há algum tempo porque entendemos que é possível divulgamos melhor o Brasil.

É aquilo que os senhores já sabem: o Brasil não conhece o Brasil. É verdadeira essa frase. Aprendi há muito tempo isso. Repito o que falei outro dia aqui. Recentemente participei do 36º evento da ABAV no Rio de Janeiro. E havia lá representantes de todos os países da América Latina e de todos os Estados do país. Fiquei 3 dias lá, desde a abertura, e passei em todos os estandes. Saí satisfeito com o que vi, a preocupação com o turismo. Inclusive vou fazer uma viagem baseado no que vi nesse evento. Mas deixei também o Rio triste, porque mencionei alguns municípios e pontos turísticos de Santa Catarina e de outros Estados também – aqui temos responsabilidade em âmbito nacional –, e a maioria das agências não conhecia esses pontos turísticos. Se as agências não conhecem, imaginem o público de um modo geral. Não conheciam as águas termais de Santa Catarina, das melhores do mundo. Mencionei alguns dados da

Bahia, de Pernambuco, e eles não os conheciam. Eles conhecem, principalmente, no caso do Brasil, é Rio de Janeiro, Fortaleza, Salvador, um pouco de Florianópolis e mais alguns outros locais.

Nós temos condições de disputar espaço com o mundo, pelas características do nosso país. Tenho falado bastante com o Ministro do Turismo, discutido sobre esse assunto.

Quero agora cumprimentar a Deputada Lídice da Mata por esta grande reunião, com o apoio do Deputado Marcelo Teixeira e com o nosso apoio. Pedimos desculpas aos convidados, porque quarta-feira é um dia puxado para nós, é concentrado. Eu, por exemplo, tive que ir ao Ibama resolver um problema ambiental relacionado a uma rodovia em Santa Catarina. E temos outros compromissos. Há uma reunião do PMDB, do qual sou Vice-Líder, no Plenário 1, e ainda temos votação nominal. Então, pedimos desculpas aos senhores. Gostaríamos de estar aqui mais atentos. Mas toda a reunião está sendo gravada. Quem tiver interesse pode fazer uma solicitação. Quando eu não consigo ficar todo o tempo aqui, minha assessoria costuma solicitar o que foi gravado. Eu viajo escutando a gravação, inteirando-me do que foi discutido. Às vezes me concentro até mais do que aqui, porque fico escutando tudo com mais calma.

Agradeço a presença a Álvaro Brito de Mello, Presidente da ABIH Nacional; Alexandre Zubaran, Presidente da Sauípe; Eduardo Vampré do Nascimento, Presidente da Abremar, e Valter Patriani, Presidente da Operadora CVC; João Quirino Júnior, Diretor de Relações Parlamentares da ABAV Nacional; Jorge Mello, Presidente da Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro, que conhecemos há um bom tempo, e Airton Nogueira Pereira Júnior, Secretário Nacional de Políticas de Turismo.

Esse debate é muito importante. Obviamente, nem todos que se manifestaram conseguiram agradar a todos, porque aqui cada um representa um setor – estamos falando de representatividade de segmentos –, e é claro que há interesse em se defender o que se representa. É compreensível isso. Agora, eu aprendi com o meu pai, desde criança, que, em uma discussão, em uma negociação, para que o resultado seja bom, cada um deve ceder um pouquinho. Assim se consegue buscar o ponto de equilíbrio. É

óbvio que não estamos ainda pensando nisso. Estou pensando é na hora da regulamentação.

Nós temos que novamente convidá-los para que nos ajudem, porque somos seus representantes no Congresso Nacional. Se não conhecermos as características, os detalhes, a filosofia, o sentimento de cada segmento, de cada setor, dentro de uma visão macro com que queremos fazer a regulamentação, nós poderemos não fazê-la como se deveria, para o bem do Brasil e dos brasileiros. Trata-se de algo fundamental.

Fiz algumas anotações – pena que não pude ficar o tempo todo – sobre essa questão de navio de cabotagem. Todo mundo já sabe que é questionável. Eu escuto representantes que fornecem dados com interesse nos navios de cabotagem; depois, converso com outros que não têm esse interesse, porque estão esvaziando os resorts, os grandes resorts, os hotéis, mas os dados não batem. Então, é importante que continuemos. Se alguém tiver dados mais precisos, seria importante que nós os recebêssemos.

Tenho a informação, por exemplo, de que 70% dos empregados dos navios vindos do exterior são de origem estrangeira, são estrangeiros que trabalham na costa marítima. Apenas 30% dos empregados são brasileiros, até porque é interesse dos responsáveis pelos navios contratar alguns brasileiros, porque muitos turistas e passageiros são brasileiros. Não sei se esses dados batem ou não, mas eu recebi essa informação. Aproveito a oportunidade para aqui tirar essa dúvida. E eles são contratados, digamos, em dezembro e são demitidos em março ou abril. Esses empregados, com certeza, vão ter uma remuneração maior do que a que receberiam se estivessem trabalhando nos hotéis, mas eles são demitidos sem direito a nada, não recebem benefícios sociais, não têm direito, não somam tempo para a aposentadoria, não colaboram para a nossa Previdência, enfim, não se considera o lado social. Não sei se isso bate com as informações que recebi. Confesso também que eu não sabia que os navios ficavam de 7 a 8 meses na costa marítima brasileira. Eu achava que eram só 4 ou 5 meses. Mas isso foi citado aqui.

Gostaríamos que viessem navios lotados de lá para cá, obviamente. Quem não gostaria? Mas nem sempre isso é possível.

Também reconheço isso. Agora, a reclamação maior por parte dos hoteleiros dos grandes resorts é que os navios ficam utilizando-se exatamente do turista brasileiro – não sei o percentual, na grande maioria – e que isso traz um prejuízo enorme. Entendemos que precisamos dos navios, é importante que os navios venham, mas deveríamos fazer um trabalho para que os navios também viessem lotados.

Tenho informação sobre os voos charter. Gostaria de receber mais dados sobre o percentual dos passageiros que vêm do exterior, o total daqueles que se utilizam da costa marítima brasileira.

Segundo informação que recebemos do Banco Central, o Brasil recebeu em 2007, ou recebe anualmente, em média, turistas que gastam aqui 5 bilhões de dólares, e os brasileiros que viajam para fora gastam, em média, 10 bilhões de dólares. Então, nós temos um déficit de 5 bilhões. Temos de fazer um trabalho, Embratur e tudo, de melhor divulgação, para que mais turistas venham ao Brasil. Por isso é importante continuarmos debatendo.

Concordo em flexibilizar os vistos. É uma vergonha. O tratamento dado tanto pelo nosso Itamaraty quanto pelas embaixadas me irrita, é um desrespeito com os turistas, com as pessoas, com os cidadãos. E falo aqui pelos brasileiros. Refiro-me a dificuldades, a pessoas que vão pedir o visto e são maltratadas.

Outro dia pensei em fazer um movimento para ninguém mais ir aos Estados Unidos. Não é o que vai resolver o problema, mas isso me passou pela cabeça. Em toda atitude nossa, em determinado momento, pensamos primeiro para, depois, analisarmos o pensamento e, em seguida, se for o caso, mudarmos de ideia. Eu mudei de ideia. Ocupei a tribuna, pensei em ir ao Itamaraty, em conversar com o Presidente Lula, já que nós não resolvemos a questão aqui. Mas a frieza com que a Embaixada americana trata os brasileiros... Se eu fosse usar o linguajar de um amigo, eu poderia dizer que é caso de cadeia. Nós temos que levantar isso, nós representamos os brasileiros no Congresso Nacional.

Concordo com que temos que flexibilizar isso. Ambas as partes precisam facilitar as coisas. Por que essa dificuldade? Por que essa desconfiança? O fato de eu ter o visto não me garante que eu vá entrar nos Estados Unidos ou em outro país. Se a polícia

federal deles ou a nossa desconfiar, não será o visto que vai garantir o acesso. Então, porque essa desconfiança toda, essa dificuldade na hora de se conseguir um visto? Nada melhor do que nós, juntos, discutirmos o caso, apresentarmos uma proposta, afinarmos a viola nesse sentido. É desagradável essa questão.

Já falei sobre o tema com o Governador Luiz Henrique, com vários Governadores, até com o Presidente Lula.

O cidadão comum não consegue falar com o Presidente da República nem com o Governador. Pode falar por acaso, num encontro, mas não sai simplesmente de Pernambuco e vem aqui falar com Lula. Um cidadão não toma um ônibus, sai de Santa Catarina e vem aqui falar com Lula. Não é assim. Não fala nem com o juiz de direito, tem que marcar audiência. Agora, com o Deputado dele ele fala. É impressionante isso! Ele fala com um Vereador, o Vereador fala comigo e dá o recado direitinho do sentimento dele na base, no interior. Não é assim? Então, nós temos que ser mais ouvidos. E não estou falando só para os senhores, não. É no geral. No Executivo e entre nós mesmos, no Legislativo, principalmente pela responsabilidade que temos de fazer e aprovar as leis.

Entendo que esta reunião é muito importante. Sugiro que façamos outras reuniões, para debatermos, trocarmos ideias, porque todos nós temos interesse em trazer passageiros de fora. Nós queremos também conhecer outros países e facilitarmos a vida. Com o avanço tecnológico, a rapidez da comunicação, de tudo, hoje, não se justifica essa dificuldade que temos para se conseguir um visto. O cidadão sai lá do interior de Santa Catarina, lá do interior do Amazonas, e tem que ir a São Paulo. Muitos nem conhecem São Paulo. Têm que contratar um advogado. Conheço casos de pessoas mais humildes, simples, cuja filha está lá, ou o genro, e não conseguem um visto. E um detalhe: se é negado na primeira vez, tem não sei quanto tempo para fazer uma nova tentativa. E também nem se sabe por que é negado. Não é mais frieza, é uma geladeira. Dessa forma, é importante darmos continuidade a isso.

Eu os parabenizo pela reunião. Defendo que continuemos discutindo. No Parlamento se fala, e nós falamos. Vai depender da

nossa competência e habilidade de, juntos, encontrarmos o ponto de equilíbrio e fazermos prevalecer a nossa vontade, pois é ela que expressa a vontade do povo brasileiro. Essa é a minha opinião.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Lídice da Mata) – Muito obrigada, Deputado Edinho Bez.

Passarei a palavra ao Deputado Jurandil Juarez. Depois os representantes das entidades responderão as perguntas dos Srs. Deputados.

Com a palavra o Deputado Jurandil Juarez.

O SR. DEPUTADO JURANDIL JUAREZ – Saúdo a Presidenta, os colegas e todos aqueles que participam desta audiência, numa demonstração de que esta é a Casa do contraditório, onde todas as posições divergentes podem ser apresentadas e não há obrigação de consenso. Essa é a demonstração dada na nossa audiência pública de hoje.

Vou começar pelo que pode ser uma divergência entre 2 Deputados do PMDB integrantes da Comissão e que são apaixonados pelo turismo. Eu gostaria de dizer ao Deputado Edinho Bez que estou pouco ligando para as restrições que são feitas pelos Estados Unidos aos turistas brasileiros. A minha preocupação mesmo é com a pouca inteligência da diplomacia brasileira, que de forma inexplicável dá reciprocidade a isso. Recebemos a notícia de que o Reino Unido pode criar restrições ao Brasil e voltar a exigir o visto. A preocupação não é que eles estejam fazendo essa restrição, mas que a diplomacia brasileira, não sei a título de quê, vá também dar reciprocidade. Então, Deputado Edinho Bez, acho que a nossa luta aqui deve ser para que o Itamaraty defenda os interesses dos brasileiros. E defender o interesse dos brasileiros no que se refere à atividade turística é a flexibilização e não o confronto, porque não vejo onde possamos sair ganhando.

Estou numa região que fica quase fora do Brasil. Moro no Hemisfério Norte. A minha cidade e a minha casa estão no Hemisfério Norte, somos vizinhos da Guiana Francesa, que é um território ultramarino francês com outro nome, não é uma colônia francesa. Nós temos livre acesso à França. Eu, brasileiro, vou à França, mas não vou a Caiena. A nossa vizinhança lá é estabelecida quase que numa relação hostil exatamente por causa disto:

os franceses têm acesso direto ao Amapá, mas o Amapá não tem acesso direto à Guiana Francesa. O que poderíamos fazer? Aproveitar mais isso, utilizando os voos domésticos. Os europeus que vierem para a Amazônia não teriam mais que fazer duas viagens. Eles vão para São Paulo. Quando vêm de Portugal a Brasília, têm de fazer outra viagem, como os Deputados fazem toda semana, de 4 horas para chegar a Macapá.

No que diz respeito a essa questão do visto, acho que deveríamos na própria Comissão – sei que ela tem feito esse trabalho – ser mais agressivos em relação ao Itamaraty. Essa situação precisa ser repensada à luz da nossa realidade. É claro que com o dólar a R$2,50 o brasileiro está repensando uma eventual viagem ao exterior, mas é uma questão de mercado. E lembremos que há 3 meses estava a R$1,50. Mas, em relação ao visto, realmente precisamos discutir com mais inteligência esse ponto. Nós da Comissão de Turismo temos de atuar mais em cima disso, talvez indo lá e demonstrando que é uma irracionalidade, uma burrice.

A nossa balança é completamente desequilibrada. O Deputado apresentou os números, e eu não posso confirmá-los nem contradizê-los. Se é uma relação de 10 bilhões para 5 bilhões, tudo o que pudermos fazer para equilibrar essa balança é bem-vindo. Não pode ser o Itamaraty, que tem uma política diferenciada.

Com referência aos cruzeiros marítimos, fico satisfeito de ter tido a oportunidade de incluir a Abremar nos requerimentos aqui apresentados. Senão eu iria sair daqui com aquela sensação de Geni, Presidente. Eu iria pensar mesmo que era a Geni.

Embora eu continue achando que deveremos ter muito cuidado em relação a isso, penso que o mercado não se regula sozinho. Também concordo que a legislação trabalhista é extremamente arcaica – ela é de 1943. Se o mundo não mudou nada daquela época para cá, podemos pensar por que não mudou a legislação trabalhista. É claro que precisamos nos adequar a ela, mas não podemos deixar que o mercado apenas regule outras relações – aquelas que não podem ser reguladas pela nossa legislação trabalhista.

Impressionou-me o número. Realmente temos de repensar nesse fator. Não sei se entendi bem. O senhor disse que 75 mil

turistas vêm do exterior para o Brasil, pelos cruzeiros. Então, temos de ponderar sobre esse ponto, apesar de toda a oposição feita em relação aos cruzeiros marítimos.

O SR. DEPUTADO JURANDIL JUAREZ – Regimentalmente, eu gostaria de saber se a Presidenta concede.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Lídice da Mata) – Concedo.

O SR. EDUARDO VAMPRÉ DO NASCIMENTO – São 75 mil, só contando um navio baseado em Buenos Aires, que vai fazer uma visita ao Brasil com argentinos, durante a temporada, e os navios de cabotagem. Não estamos contando os navios internacionais de longo curso.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Lídice da Mata) – Ok.

O SR. DEPUTADO JURANDIL JUAREZ – Nesse sentido, e sendo esta a Casa do contraditório, acho que está na hora de nos aprofundarmos nessa questão para ver os benefícios e os prejuízos que os cruzeiros marítimos trazem para a economia brasileira, para o turismo brasileiro.

Por fim, menciono a questão da grande diversidade que há no país. Eu escuto como brasileiro, mas, como amapaense... E saúdo a Bahia, onde tenho ido tanto. Às vezes, muito do que é colocado aqui tem a ver com um pedaço do Brasil que é relevante, naturalmente, mas que tem pouco a ver com um grande pedaço do Brasil, que é a Amazônia. Tenho a impressão de que muitas das políticas oficiais do país discriminam – sem pretender fazê-lo, naturalmente – uma região em que o transporte marítimo ou o transporte fluvial, aquaviário é fundamentalmente utilizado. Ao Amapá não se chega de carro, só de avião, de barco ou de navio. Não há estradas para lá. O Amapá é um Estado isolado. Pontes estão sendo feitas para a Guiana e para o Pará, mas até agora não estão prontas. Então, só se chega ali por água ou pelo ar. Uma política para privilegiar o turismo na Amazônia tem de consagrar esta realidade.

Por fim, Sra. Presidenta, saúdo a Comissão, especificamente a nobre Deputada, pela iniciativa de promover este debate. Acho que ele não se esgota aqui. Para muitos de nós, apesar de estarmos há bastante tempo militando nesta Comissão e interessados na atividade turística, várias informações aqui divulgadas che-

garam até nós como novidades. Por isso, saudamos a iniciativa de realização deste evento, que nos deixou muito mais curiosos até – uso esse termo – e obrigados a aprofundar o assunto em benefício de nosso conhecimento, das decisões que podemos tomar aqui como Deputados, da indução das discussões da Comissão, sobretudo com a participação de quem pode nos trazer essas informações. Parabenizo V.Exa. por isso.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Lídice da Mata) – Muito obrigada.

O SR. DEPUTADO EDINHO BEZ – Eu acho que o Deputado Jurandil não me entendeu, tomando como base o que ele relatou. Eu disse que antes de qualquer ação do ser humano vem o pensamento. Esse era o meu pensamento, mas eu recuei. Agora quero deixar bem claro que é importante...

Lembrei ainda há pouco um exemplo que todo mundo cita nas palestras. Eu sempre o escuto e o cito também. Refiro-me àquela história do Garrincha na Suécia. O técnico disse como era para fazer, tudo direitinho, à direita, à esquerda. E ele disse: "Mas já perguntaram para o adversário se podemos fazer isso e se eles também vão fazer?"

O que eu quero dizer com isso? Que ninguém mais vive isolado, Deputado Jurandil. Temos de buscar um ponto de equilíbrio, como já disse. E não é justo que um brasileiro que queira visitar um parente, um amigo, não só fazer viagens turísticas ou de negócios, ou que precise, para desenvolver sua tarefa no Brasil, de equipamentos... Eu fui Secretário de Estado. Tivemos dificuldades, porque precisávamos importar peças para lombadas eletrônicas e esbarramos na burocracia para entrar nos Estados Unidos.

Então, nós não podemos ter uma visão curta, voltada somente para o turista. Estou tratando disso com uma visão macro. E ninguém vive isolado. O próprio Presidente eleito agora nos Estados Unidos disse que ninguém viverá sem aquele país, tampouco aquele país viverá sem os outros. Estamos globalizados, internacionalizados.

Precisamos buscar o ponto de equilíbrio, porque as agências de viagem vendem internamente para o Brasil, mas também

faturam e têm empregados preparados, que falam 4, 5 línguas, para atender à demanda internacional. Devemos pensar grande, sem querer discutir apenas a questão do turismo, visar só ao turismo. Precisamos ter uma visão macro, porque não vivemos isolados.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Lídice da Mata) – Eu vou voltar, agora, à Mesa, para que sejam feitas as considerações finais, já que também avançamos muito no horário e permanece o processo de votação. Nós estamos votando uma PEC com diversos destaques, o que vai levar a uma saída permanente dos Srs. Deputados.

Antes de passar a palavra ao Dr. Jorge Mello, representante da Companhia Docas, para responder ao nosso Deputado-Senador, registro a presença – ao tempo em que agradeço sua participação – do Dr. Luciano Pestana Barbosa, do Departamento de Estrangeiros, que aqui representa o Ministério da Justiça. Ele ficou de fazer uma intervenção para explicar um pouco mais essa relação, o processo todo de organização, exatamente da vinda, permanência e saída de estrangeiros. Isso não foi possível devido ao avançado da hora, mas gostaríamos de incorporar a intervenção dele nas publicações que faremos do tema. Para isso, precisamos registrar a sua presença em plenário e solicitar a ele que entregue sua contribuição ao Secretário da Comissão, James Lewis, para que possamos incorporá-la ao debate.

Passo a palavra ao Dr. Jorge Mello. Depois ouviremos o Dr. Zubaran.

O SR. JORGE MELLO – Também vou tomar a liberdade de chamá-lo de Senador, com muita honra.

Quero cumprimentar o Deputado Edinho Bez, que já está se tornando especialista das questões portuárias. Sempre que há discussão na Casa sobre algum tema que se inter-relaciona com a atividade portuária, o Deputado Edinho Bez está presente. Um abraço a S.Exa.

Esclareço que a tarifa portuária não é a tarifa final que é cobrada do cliente. Então, vou pedir ao pessoal da Abremar que responda sobre a tarifa final cobrada do cliente.

Quando a atividade é feita em um terminal que não está arrendado, que é administrado diretamente pelo porto, a tarifa portuária não é padronizada no Brasil inteiro. É uma tarifa autorizada pelo Conselho de Autoridade Portuária, uma figura criada na Lei dos Portos. É um estrato da sociedade que interage com o porto na região em que ele está instalado e representa a força de trabalho, as autoridades constituídas – municipais, estaduais e federais –, os clientes e os operadores.

Então, as Companhias Docas apresentam um estudo sobre o modelo tarifário, e esse modelo tarifário só pode ser colocado em prática depois de homologado no CAP. Quando a atividade é no porto, numa área pública, a forma de tarifação é essa. E a tarifação, com certeza, é bastante alinhada com o que se faz no mercado internacional.

Nos terminais arrendados – lembro que Santos e Rio de Janeiro têm terminal de passageiro arrendado –, a dinâmica de remuneração das Companhias Docas é diferente. Foi feito um estudo de viabilidade econômica daquela instalação e daquela atividade, mais ou menos há 10 anos. Obviamente, não se tinha essa previsão tão intensa de passageiros. Estudou-se que tarifa poderia ser cobrada do arrendatário – não do passageiro –, que não inviabilizasse o negócio dele.

Busca-se um *breakiving*, um estudo econômico igual ao de qualquer negócio. Faz-se um estudo de viabilidade em que se insere um valor, que é a tarifa, e se estabelece a taxa de retorno para aquele negócio. Vai-se alterando o valor da tarifa até se achar o *breakiving* daquele negócio. É assim que é feito normalmente, e foi feito também para esses terminais.

Volto a afirmar: essa não é a cobrança final que é feita ao cliente. Quando é ao arrendatário, isso aí compõe o conjunto que é cobrado lá. Não conheço bem o mercado, mas acho que, quando o passageiro compra um cruzeiro, paga um pacote completo.

Quero reforçar o que disse antes, porque o nosso amigo Eduardo voltou a afirmar que Búzios é porto. Búzios não é porto. O que temos ali é fundeio. Eu não sou da Antaq. Acho que essa discussão não deve ser conduzida pela Antaq e sim pela Marinha. Quem é o guardião do nosso mar é a Marinha do Brasil. Então,

se o navio é fundeado no mar... Fundeio já é no mar, não é no porto. Então, isso tem de ser regulado. E quem tem de fazê-lo é a Marinha. Envolvam a Marinha nessa discussão.

O SR. DEPUTADO MOREIRA MENDES – Só um esclarecimento. Interessa-me saber qual é o preço cobrado do passageiro. Num porto do Rio de Janeiro, por exemplo, que não é privatizado, é um preço; e no porto de Santos que é privatizado, é outro?

O SR. JORGE MELLO – Para o porto, sim, Deputado. Cada um dependeu do *breakiving* do arrendamento. Por exemplo, na Bahia não há porto arrendado. Em Recife estão pensando em arrendar agora. Está sendo feito um estudo, a que chamamos de operação pública. Isso é feito por meio de tarifa, que é homologada porto a porto. Essa tarifa é para remunerar a infraestrutura que está lá. Cada porto tem uma infraestrutura diferente. A remuneração daquela infraestrutura é diferenciada. Não há um valor padronizado em todos os portos. Isso oscila.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Lídice da Mata) – É uma tarifa que visa também à remuneração do porto e à sua sobrevivência enquanto porto público.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Lídice da Mata) – Peço licença aos Srs. Deputados. Já vou...

Com a palavra o Sr. Zubaran.

O SR. ALEXANDRE ZUBARAN – É uma pena a necessidade de saída dos Deputados, mas é uma contingência.

Quero dizer, Deputado, que todas essas questões são decorrentes da falta de amadurecimento do setor. Afinal de contas, temos cerca de 4 séculos de agricultura; um século e meio, talvez, de industrialização; e cerca de 30 anos de turismo mais intenso no país.

Então, todas essas dúvidas que estão aparecendo, essa confusão sobre o que é receptivo e o que é remissivo, tudo isso é normal devido à falta de amadurecimento. Inclusive a falta de política, a falta de regulamentação etc. são decorrentes da falta de amadurecimento do setor.

Quero dizer também que avançamos muito. O Valter, em sua fala, mencionou isso. Com a implantação do Ministério do

Turismo, talvez tenhamos andado 15 anos em 5. E vamos caminhar mais rapidamente. Mas algumas questões precisam ser esclarecidas. Por exemplo, essa diferença que existe. O Deputado não estava na sala no momento. Existe diferença básica entre a atividade do cruzeiro marítimo feito no Caribe e a do cruzeiro marítimo feito no país. No Caribe há ingresso de divisas. Se aqui houvesse o correspondente a isso, estaríamos falando de cruzeiros de longo curso, por exemplo.

O Eduardo tem razão. O cruzeiro de longo curso adiciona valor na economia, divulga o Brasil lá fora. Estrangeiros ingressam no país para conhecê-lo num cruzeiro de longo curso, fiquem eles quantos dias ficarem. Não podemos misturar o receptivo com o emissivo e o cruzeiro de longo curso com o cruzeiro de cabotagem. O cruzeiro de longo curso é uma atividade que adiciona valor na economia. É muito conveniente, às vezes, misturar o número do cruzeiro de longo curso com o de cruzeiro de cabotagem. É conveniente quando falamos de geração de emprego, é conveniente quando falamos de ingresso de estrangeiros. Isso precisa ser melhor interpretado. Mas tudo isso ocorre por causa da falta de amadurecimento do setor.

Desgraçadamente, eu administro um empreendimento de 1.600 apartamentos e consigo fazer algumas comparações com os números que são apresentados.

Por exemplo, mencionam que há cerca de 70 mil ingressos de turistas estrangeiros no país. Senador, esse número deve ser de 2005, talvez.

O SR. ALEXANDRE ZUBARAN – É deste? Perdão. Eu fiz a conta com o ano de 2005. Então, está até um pouco defasado. Achei que era 2005. O empreendimento que dirijo, em 2005, recebeu 165 mil noites de ingressos estrangeiros.

Devemos comparar o que adiciona um setor e o que adiciona outro setor e reparar a simetria, reparar a ausência de regulação. É isso que devemos dizer. A ausência de regulamentação deve incomodar inclusive a atividade de cruzeiros, a atividade marítima. Eles são incomodados por maus fiscais. Existe uma série de GAPs na legislação.

Quanto a esse grupo de trabalho que foi tão citado aqui para discutir as questões referentes à cabotagem marítima, uma vez comecei a fazer as contas e cheguei a 11 entidades.

Não cabe dizer aqui com que entidade tive, certa vez, um diálogo que mencionarei. Essa discussão vem desde 2001. Apresentei todas essas questões a uma entidade que deveria estar absurdamente envolvida. Falo de Ibama, Anvisa, Antaq, Ministério da Justiça, Ministério do Trabalho. Uma dessas importantes entidades, em 2005 ou em 2006, disse assim: "Você tem razão, isso é papel nosso". Ela não sabia. Sabem por quê? Porque não existe regulamentação adequada. Isso deveria ser um fio condutor entre os nossos 2 setores. Vamos discutir com todas as entidades essa regulamentação.

Deputado, em relação ao emprego, que foi mencionado também, o Eduardo Nascimento – cito-o respeitosamente – disse em sua fala que existe um GAP de educação, pelo que entendi. Nós não temos potencial de segundo idioma no país, caso haja a obrigatoriedade de maior percentual de brasileiros a bordo para poder desenvolver a atividade.

Deputado, desgraçadamente, no empreendimento que dirijo também há um entorno que não tem o segundo idioma. Cerca de 60% daquelas pessoas que vivem no entorno da Costa do Sauípe não têm educação básica ou são analfabetas. Só que, na condicionante da minha licença, eu tive de qualificá-los. Tive de superar o desafio de educação para qualificar essas pessoas para eles trabalharem no empreendimento, porque é um contencioso da minha operação. Assim como é um contencioso da minha operação prover educação ambiental, cuidar do meu lixo e reciclá-lo.

O que estamos dizendo é que, como existe esse GAP na regulamentação, existe a assimetria. Disputamos em condições desfavoráveis. Toda essa assimetria vai para o preço de venda, vai para a condição de venda. Chamamos a atenção para isso.

Ainda em relação ao emprego, esclarecendo a dúvida do Deputado Edinho Bez, não é de 30% a obrigação – era de 30% –, o que demonstra que não há muito interesse em resolver a questão. Era de 30% para atividade de cabotagem na costa brasileira. Essa era a obrigatoriedade para o navio que ficasse na costa brasileira por 90

dias ininterruptos. A indústria marítima internacional conseguiu reduzir de 30% para 25% há menos de 2 anos, talvez.

Não há interesse em empregar mais brasileiros, em qualificar as pessoas para essa atividade. Isso precisa ser dito claramente. Se há interesse em trabalhar pelo ingresso de estrangeiros no país, somos parceiros nessa empreitada.

Sobre o visto, farei um comentário rápido. É absurda essa situação. O Eduardo tem razão quando diz que soberania é trabalhar pela qualidade de vida, pelo emprego, renda e geração de riqueza de nosso povo e não fazer com o outro o que ele faz conosco. Então, essa questão não fica de pé. É desrespeitoso o Itamaraty vir a esta Casa dizer que a questão é essa. Se a questão é de arrecadação, esta Comissão deve – não sei se estou excedendo – solicitar a presença do Ministro Celso Amorim para S.Exa. dizer se isso é uma questão de arrecadação, porque essa questão de soberania não fica mais de pé. Existem brasileiros que entram no México para invadir os Estados Unidos, mas não existem mexicanos que entram no Brasil para invadir o Paraguai. Estamos cobrando o visto do México porque ele o cobrou de nós, pois o brasileiro vai invadir os Estados Unidos. Isso é tão absurdo que não fica de pé. Como o Deputado bem lembrou, isso não impede que o americano tire o sapato. Ou seja, todo o processo aduaneiro não vai deixar de ser feito. Agora, o Itamaraty e o Ministério das Relações Exteriores precisam ter coragem, precisam ter postura verdadeira, digna de vir a esta Casa e dizer que é uma questão de arrecadação, que tem de ser resolvida com o Tesouro Nacional. A questão de soberania não fica mais de pé.

O SR. DEPUTADO MOREIRA MENDES – Sra. Presidente, posso falar rapidamente?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Lídice da Mata) – Só estou preocupada com a votação.

O SR. DEPUTADO MOREIRA MENDES – O Itamaraty é muito conservador, tradicionalista, não consegue mudar seu perfil, seu modo de agir. Na verdade, só se cobra o visto, só se faz exigência porque o americano faz a mesma coisa. Fazem a mesma coisa aqui com o mexicano. Isso é um erro.

Vou dar um exemplo. Taiwan é uma realidade, está lá. Existe um povo, um país. O Brasil não tem relações diplomáticas com Taiwan. Portanto, além de não dar visto, nem carimba o passaporte que eles têm lá, simplesmente porque tem relações diplomáticas com a China nacionalista. E emite um documento do tempo da Revolução Francesa, um tal de *laissez-passer*. Foi aprovada uma lei de minha autoria no Senado Federal e na Câmara dos Deputados, sem nenhuma restrição, e o Presidente da República a vetou. Milhões de taiwaneses andam pelo mundo todo. Querem vir para o Brasil e não o fazem porque o Itamaraty não permite que se carimbe o passaporte.

Sabem quantos países têm esse tipo de exigência, o tal *laissez-passer*? Apenas dois. O Brasil é um deles. Perguntem se o americano tem algum tipo de restrição para o cidadão de Taiwan entrar no país, se a comunidade européia ou o Japão têm. A própria China nacionalista recebe milhões de taiwaneses, que vão lá passear, gastar dinheiro. Infelizmente o Itamaraty age dessa forma.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Lídice da Mata) – Obrigada.

Peço desculpas, mas insisto em que finalizemos nossas intervenções em função do horário. Não podemos perder a última votação.

Passo a palavra ao Dr. Valter para suas considerações finais.

O SR. VALTER PATRIANI – Serei muito breve, Sra. Presidenta.

Quero apenas responder à pergunta do Deputado, mesmo S.Exa. não estando mais presente.

O fato é que surgiu uma dúvida: os cruzeiros marítimos pagam encargos trabalhistas? Sim, pagam. Todos os contratos de menos de 6 meses feitos com brasileiros seguem as regras da CLT. Qualquer contrato com menos de 6 meses é contrato temporário pela CLT. Se o empregado for contratado por mais de 6 meses, não se recolhe nenhum direito trabalhista, porque nesse caso o contrato é entendido como contrato internacional. Ele é regido pelas leis internacionais. Então, o trabalhador brasileiro com contrato de mais de 6 meses não tem nenhum encargo trabalhista. Isso facilita no sentido de que a empresa marítima possa contratá-lo, mandá-lo trabalhar fora por 2 ou 3 meses, trazê-lo

de volta ao Brasil para trabalhar por mais 2 ou 3 meses. Passam-se 6 meses e não se recolhe nada. Mas, se o trabalhador for contratado por menos de 6 meses, o contrato segue as regras da CLT e todos os direitos são recolhidos.

Um detalhe que entendo importante esclarecer é que a lei exige, no mínimo, 25% de trabalhadores brasileiros dentro de um navio que esteja em cabotagem no Brasil. Esses trabalhadores brasileiros podem ser contratados por 6 meses ou por menos tempo, não importa. Mas, em todo cruzeiro em cabotagem no Brasil, há no mínimo 25% de tripulação brasileira ou de empregados brasileiros.

Por fim, ficou uma dúvida. Peço ao Sr. Eduardo Nascimento que a esclareça. Não há navios que permanecem 8 meses no Brasil. Pode ser que haja, mas, dos 14 navios que aqui estão, talvez 1 fique 8 meses. A ideia de que todos os cruzeiros marítimos ficam 8 meses no país não procede. A média de permanência aqui é de 90 dias, de um navio pelo outro. É importante deixar isso claro, porque passou-se aqui a ideia de que os navios ficam no Brasil 8 meses. Não ficam.

Os cruzeiros marítimos são muito importantes para o Brasil e para o mundo, como também a hotelaria e o receptivo. Precisamos unir esforços para que todos os setores progridam para o bem do país e para o bem do turismo.

Sra. Presidenta, agradeço a V.Exa. e também ao Deputado Marcelo Teixeira pela oportunidade de discutirmos esse tema. Parabenizo todos os membros da Mesa.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Lídice da Mata) – Agradeço a todos aqueles que participaram desta audiência pública.

Esta reunião está sendo gravada. A Comissão fará uma publicação a respeito do assunto.

Como primeira autora do requerimento, tive todo o interesse em incorporar a Abremar. Tanto é que mudamos a data da reunião por solicitação dela. Esta audiência estava prevista para ser realizada no dia 27 de novembro e foi transferida para a data de hoje por solicitação da Abremar.

Gosto muito do meu amigo Eduardo Vampré e quero ajudá-lo. Tanto é que consegui 700 mil para o Porto de Salvador, por emenda minha, para ajudar o receptivo de lá. Mas queremos que

essas questões sejam debatidas por todos e reguladas a atuação de cada um e a atividade que mais pode fazer todos nós crescermos juntos.

Com a palavra ao Dr. Eduardo para suas considerações finais.

O SR. EDUARDO VAMPRÉ DO NASCIMENTO – Parabéns, Deputada, pelos 700 mil reais de sua emenda. A Bahia é um destino natural para os cruzeiros marítimos. Eu esperava que ali fossem investidos 5 bilhões, porque a Bahia merece muito mais.

Quero apenas esclarecer que o lixo dos navios não é jogado no mar, mas sim tratado. Pagam-se preços caríssimos para tirar o lixo preto, o lixo azul e o lixo verde dos navios e levá-los aos portos. Ninguém joga lixo no mar.

Valter, as companhias estão contratando milhares de brasileiros para trabalhar nos seus navios ao redor do mundo por mais de 6 meses. Os contratos marítimos internacionais têm como regra 9 meses de trabalho e 3 meses de férias; alguns deles, até 8 meses de trabalho e 4 meses de férias. Por isso, são regulados por lei internacional. São contratados, no mundo todo, trabalhadores para trabalhar por menos de 6 meses. Mas, se vierem para o Brasil, são regidos pela CLT.

Valter, ao contrário do que você afirmou, temos inspeção da Marinha, da Anvisa, da Polícia Federal, do Ministério do Trabalho, do Ministério da Agricultura, da Receita Federal e do CADE. Só essas.

Chega de falar, porque senão perderemos o avião. Agradeço aos Deputados. Quero apenas dizer ao Senador, meu amigo e meu colega Presidente, que, em virtude da burocracia brasileira, no ano passado nós tivemos 218 escalas de navios internacionais; este ano, 116.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Lídice da Mata) – Para essa questão do visto, podemos usar a expressão que o Presidente Lula usou na Bahia: "Quem faz política de olho por olho pode ter um monte de desdentado e um monte de cego como resultado".

Encerro a presente reunião às 18h27min e convoco reunião ordinária para a próxima quarta-feira.

Agradeço a todos a presença.

Siglário

ABAV	Associação Brasileira de Agências de Viagem
ABETAR	Associação Brasileira das Empresas de Transporte Aéreo Regional
ABIH Nacional	Associação Brasileira da Indústria de Hotéis
Abrajet	Associação Brasileira de Jornalistas de Turismo
Abremar	Associação Brasileira de Representantes de Cruzeiros Marítimos
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANEEL	Agência Nacional de Energia Elétrica
Antaq	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Anvisa	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNTM	Brazil National Tourism Mart
Braztoa	Associação Brasileira das Operadoras de Turismo
CADE	Conselho Administrativo de Defesa Econômica
CBF	Confederação Brasileira de Futebol
CBRATUR	Congresso Brasileiro de Atividades Turísticas
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
Codeba	Companhia das Docas do Estado da Bahia
CODESP	Companhia Docas do Estado de São Paulo
CONAC	Conselho de Aviação Civil
CPMF	Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira
DAC	Departamento de Aviação Civil
DAESP	Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo
DPDC	Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor do Ministério da Justiça
Embraer	Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.
Embratur	Empresa Brasileira de Turismo
ESTA	Eletronic Sistem Travel Autorization
FBI	Federal Bureau of Investigation
Fifa	Federação Internacional de Futebol
Fipe/USP	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas/ Universidade de São Paulo
Fitur	Feira Internacional de Turismo
Fornatur	Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Estaduais de Turismo
Ibama	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços
IDEC	Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor
Infraero	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária.
Interpol	Organização Internacional de Polícia Criminal

Mercosul	Mercado Comum do Sul
MRE	Ministério das Relações Exteriores
OMT	Organização Mundial do Turismo
ONG	Organização Não Governamental
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PEC	Proposta de Emenda à Constituição
PFC	Proposta de Fiscalização e Controle
PIB	Produto Interno Bruto
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PROCON	Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor
PT	Partido dos Trabalhadores
Senac	Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial
SNEA	Sindicato Nacional das Empresas Aéreas

CÂMARA DOS DEPUTADOS

edições câmara