



O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Boa tarde.

Sejam todos bem-vindos, senhores convidados e plateia.

Declaro aberta a presente reunião.

Informo aos Srs. Parlamentares que esta reunião está sendo transmitida ao vivo pela Internet, no *site* da Câmara dos Deputados. Informo ainda que as imagens e o áudio estarão disponíveis, para serem baixados, na página desta Comissão, logo após o encerramento dos trabalhos e que as fotos do evento serão disponibilizadas no Banco de Imagens da Agência Câmara, na página da Câmara. Informo que as filmagens da TV poderão ser solicitadas junto à Secretaria desta Comissão.

Esta audiência foi solicitada por mim. Eu sou o Relator do Projeto de Lei nº 4.389, apresentado pelo brilhante Deputado João Campos, sobre a gratuidade do traslado interestadual de cadáveres ou restos mortais humanos, bem como de órgãos e tecidos humanos para fins de transplante, por empresas brasileiras de transporte aéreo.

Foram convidadas, e eu chamo para participar da Mesa, as seguintes pessoas: a Patrícia Gonçalves Freire dos Santos, representante da Coordenação-Geral do Sistema Nacional de Transplantes do Ministério da Saúde — seja bem-vinda, Patrícia; o Tenente-Coronel-Aviador Paulo Roberto Alonso, representante da Associação Brasileira das Empresas Aéreas — ABEAR; o Marcos Castellani, representante da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC; e o Rafael José Botelho Faria, representante do Departamento de Gestão e Planejamento da Navegação Aérea Civil da Secretaria de Aviação Civil — SAC.

Comunico aos senhores membros desta Comissão que cada convidado terá o prazo de 15 minutos para fazer sua exposição, prorrogáveis a juízo desta Presidência, não podendo ser aparteados. Os Deputados inscritos para interpelar os convidados poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição, pelo prazo de 3 minutos.

Antes de dar a palavra, por 15 minutos, à Dra. Patrícia Gonçalves Freire dos Santos, quero informar que pedi a realização desta audiência para ouvir os interessados. Espero o Deputado João Campos.

Aliás, eu não falei com ele. Pedi à minha assessoria que o contatasse. Alguém aqui da Comissão pode ver se ele pode vir. Foi uma falha minha. Podia ter ligado para ele. Mas ele deve saber. *(Pausa.)* Ele já está avisado.

Pedi a realização desta audiência para conhecer bem o assunto. Pelo que notei, o Deputado João Campos incluiu o transporte de cadáveres como um todo. O trabalho que



já é feito é extraordinário, é indiscutivelmente extraordinário, na minha ótica, pelo que ouvi e li. Há informações de que os envolvidos o fazem com generosidade e voluntariamente. Isso é muito precioso, é muito precioso. Agora se quer incluir cadáveres. Que bom se puderem ser incluídos. A ideia é interessante e tem mercado. Tem mercado. Não sei se esta é a melhor palavra, mas a questão toda é referente a custo, a viabilidade, a projeção da quantidade. O custo, esta é a grande questão.

Esta audiência provavelmente definirá a minha posição. Esta é a razão.

Como há dois Deputados na sala e talvez haja mais um, se os integrantes da Mesa quiserem sentar ali, ouvir dali e, depois, quando eu chamar, virem para cá... Ou podemos manter assim. *(Pausa.)* Vamos manter. Ela está me avisando que, por causa das imagens, temos que mantê-los nesses lugares.

Dra. Patrícia Gonçalves Freire dos Santos, a senhora tem a palavra.

A SRA. PATRÍCIA GONÇALVES FREIRE DOS SANTOS - Deputado, na verdade, eu tinha pedido para falar por último, até pela mesma intenção sua...

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Eu inverte. Eu não me lembrei disso.

A SRA. PATRÍCIA GONÇALVES FREIRE DOS SANTOS - Porque eu gostaria de ouvi-los também. Nós estamos na sua casa, nós gostaríamos de ouvi-los primeiro.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Correto. Eu inverte. A senhora pediu, e eu me esqueci. Agora a senhora me lembrou.

A SRA. PATRÍCIA GONÇALVES FREIRE DOS SANTOS - Não há problema nenhum, imagina.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Ela pediu para falar por último. Por ser do Ministério da vida, vamos deixar que fale por último.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Ah! Bem explicado. Simone de Beauvoir, falecida há 40 anos, está sendo execrada pelo conservadorismo brutal que grassa no País neste momento. Bem lembrado. Uma frase de Simone de Beauvoir, sobre a violência contra a mulher, apareceu no ENEM. Bem lembrado.

Com a palavra o Tenente-Coronel Paulo Roberto Alonso, representante da ABEAR.

O SR. PAULO ROBERTO ALONSO - Boa tarde, Exmo. Sr. Deputado e senhores membros da Mesa.



É um grande prazer para nós, como o senhor mesmo disse, Sr. Presidente, apresentar aqui um trabalho de excelência que vem sendo feito pelas empresas aéreas, em parceria com o Ministério da Saúde e também — por que não dizer? — com os outros parceiros que fazem parte do sistema de transporte aéreo como um todo, tanto os aeroportos da INFRAERO — Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária quanto os aeroportos recentemente concessionados. Além disso, a SAC vem coordenando o trabalho, com o auxílio da ANAC. Tudo isso dentro de uma cooperação de altíssimo nível que só vem progredindo desde o primeiro acordo para transporte de órgãos.

Causou surpresa para nós a intenção de gratuidade dos dois, uma vez que um já existe, não só para o transporte de órgãos, como também para o transporte das equipes de transplante, que também é feito gratuitamente. Aqueles médicos que formam a equipe que vai fazer o transplante, se forem necessários no transplante, acompanham o transporte do órgão, gratuitamente, nas aeronaves das empresas que fazem parte do acordo.

Vou começar a apresentação, senão vou me perder.

Por favor.

(Segue-se exibição de imagens.)

O transporte de órgãos e tecidos no Brasil é regulado desde 2001, por meio de acordos. Muito antes disso, antes até da criação do Sistema Nacional de Transplantes, nós já tínhamos o transporte de órgãos por via aérea. Já o transporte de cadáveres, uma atividade também muito complexa, é regulado pela Instrução de Aviação Civil nº 1606, que diz respeito a Normas para o Transporte de Cadáveres em Aeronaves Civis. É feito apenas em aeronaves civis, não tem absolutamente nada a ver com o transporte feito em aeronaves militares. Essa norma é de 16 de julho de 2002.

O Sistema Nacional de Transplantes, de que a doutora é representante, foi criado em 1997 e está vinculado ao Ministério da Saúde. Em seu bojo, nós temos também a Central Nacional de Transplantes, que coordena todo esse trabalho hoje em dia. O sistema foi criado para desenvolver a captação e a distribuição de órgãos e tecidos humanos para fins terapêuticos. De lá para cá, foi estruturado e aperfeiçoado.

Antes mesmo da criação do sistema, como eu disse, até o estabelecimento dos acordos de cooperação com a aviação comercial regular, outras organizações já realizavam essa tarefa humanitária de transporte de órgãos. Eu mesmo tive essa



oportunidade duplamente, na Força Aérea, nas Missões de Misericórdia, como eram chamadas na época, principalmente na Amazônia, que aconteciam muito. As Missões de Misericórdia foram substituídas e hoje têm um nome novo, que é Ação Cívico-Social — ACISO.

Eu tive também a oportunidade, porque estou há 25 anos na aviação civil, de transportar por meios aéreos, nas nossas aeronaves regulares. Isso traz um ânimo muito grande para a tripulação, principalmente, que participa desse tipo de transporte. O comandante faz um *speech*, os passageiros ficam sabendo, e aquele voo tem prioridade tanto para decolagem quanto para pouso. Por isso, o acordo, aos poucos, foi agrupando muito mais entidades, como o DECEA — Departamento de Controle do Espaço Aéreo, que é o responsável pelo controle do espaço aéreo. Esse tipo de prioridade não existia. Nós pedíamos, era concedida, mas hoje já está no próprio acordo. Quer dizer, é algo que vem evoluindo muito.

Sobre os acordos de cooperação, desde 2001, no início, eram somente entre o Ministério da Saúde e as empresas aéreas. A partir de 2011, com a criação da SAC, passaram a fazer parte deles o Ministério da Saúde, a INFRAERO, o Comando da Aeronáutica, o DECEA, as empresas aéreas e a ANAC. Em 2013, foi feito o primeiro com a ANEAA — Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos, os concessionários de aeroportos. Em 2011, a ANEAA não fazia parte deles. Agora em 2015, em dezembro, vai ser renovado o acordo. Desta feita, já vai ser incorporado o transporte de medula óssea também, que não fazia parte do acordo.

Este é um filme institucional das empresas aéreas.

(Exibição de vídeo.)

O SR. PAULO ROBERTO ALONSO - Então, em parceria no Programa Asas do Bem, nós fazemos esse trabalho que é digno de orgulho. Hoje já temos o maior sistema público de transplantes do mundo e também o maior sistema de transporte aéreo gratuito para transplantes do mundo. Os Estados Unidos não têm um sistema como o nosso.

Com o incremento gradual da colaboração, com o foco em responsabilidade social e a ampliação consistente, houve benefícios para todos, a saber: ampliação do acesso à ampla malha aérea nacional; prestação gratuita do serviço para os transplantes no Sistema Único de Saúde, o que contribuiu para consolidar o Brasil como o país com o



maior sistema público mundial de transplantes, como falei; aprimoramento da troca de informações entre os atores, incluindo acesso facilitado aos horários de voos.

Isso porque nós passamos a ter, a partir do último acordo, de 2013, um representante do Sistema Nacional ou da Central Nacional de Transplantes no Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea, do DECEA. O Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea, mais conhecido como CGNA, faz a coordenação dos voos no Brasil todo. O fato de haver um representante da Central Nacional de Transplantes, junto com representantes das empresas aéreas lá também, facilita muito essa logística.

Aqui vemos alguns números sobre itens transportados em 2013 e 2014. Com relação a órgãos e equipes, houve um aumento significativo em 2014; com relação a tecidos, houve certa redução. Outros itens, incluindo ossos, córneas e órgãos para transplante, também foram transportados.

Até setembro deste ano, as empresas associadas à ABEAR já contabilizaram quase 5 mil itens transportados — só neste ano.

Progressão do número de voos. Começamos, antes do acordo, em 2000, com 67 voos; a partir do acordo, foram 387 voos. Em 1999, nós já tínhamos o acordo sendo costurado, segundo o nosso historiador Marco Porto, da SAC, mas em 2001 é que efetivamente foi assinado o primeiro acordo. De lá para cá só tivemos incremento. Houve uma pequena redução de 2013 para 2014, justificada pela presença do elemento responsável pela Central Nacional de Transplantes no CGNA. Com esse elemento de ligação, aumentou a eficiência do transporte aéreo. Então, com menos voos, nós conseguimos transportar mais órgãos e tecidos.

Em geral, as empresas associadas à associação que eu represento respondem por mais de 95% dos transportes para transplantes feitos por via aérea.

Aqui vemos alguns reconhecimentos. O próprio Ministério da Saúde já premiou praticamente todas as empresas. Mostramos ali a premiação da Gol em 2012. Em 2014, o Ministério entregou a Eduardo Sanovicz, o nosso Presidente, o troféu de reconhecimento à iniciativa voluntária das empresas de transporte de órgãos para transplante.

O processo, como funciona? Ele começa no Ministério da Saúde, que faz toda a coordenação dentro da Central Nacional de Transplantes. O Ministério entra em contato com o seu representante no CGNA. Antes entrava em contato com as empresas. Então era um pouquinho mais demorado esse trabalho logístico. Hoje vai direto ao ponto



nevrálgico em que são coordenados todos os voos. Há um representante do Ministério da Saúde lá e um representante das empresas aéreas também. Quer fizer, fica muito facilitado esse trabalho. Escolhe-se o melhor voo, o que tenha o melhor horário inclusive, principalmente por causa da isquemia dos órgãos — que têm um tempo específico —, diferentemente do transporte de cadáveres. Nada contra. Mas no transporte de órgãos temos que ter uma urgência muito maior. Com essas informações, é concedida prioridade à aeronave nos aeroportos de origem e destino. O médico ou a equipe pode acompanhar, caso vá participar do transplante. O órgão viaja hermeticamente fechado, sempre na cabine: ou dentro da cabine do comandante, se houver espaço — e geralmente há —, ou sob a responsabilidade do comissário-chefe, na cabine de passageiros.

Aqui vemos algumas curiosidades, em termos de dificuldades e desafios. Sobre os órgãos, o tempo de isquemia de coração e pulmão é de até 4 horas — nós temos que correr muito; dos rins, de até 48 horas, mas o ideal é de até 24 horas; de fígado e pâncreas, de até 12 horas; de globo ocular e córneas, de até 14 dias em banco; de ossos, de até 5 anos — quer dizer, já não há tanta urgência para esses outros órgãos.

Nós temos desafios em face do aumento do número da doação de órgãos, que é um trabalho que o Ministério vem realizando. O próprio transporte favorece o surgimento desse desafio para o Ministério da Saúde. O *speech* feito pelo comandante sobre o transporte de um órgão para transplante já é uma motivação a mais para a doação de órgãos. Quer dizer, o trabalho é feito duplamente: além de transportar o órgão, ainda se colabora com esse trabalho de disseminação da doação de órgãos. Quanto mais ele é disseminado, mais aumentam os desafios, principalmente por causa da infraestrutura. Às vezes, há um doador, mas numa região que não tem um hospital que tenha capacidade de retirar o órgão. Esses são alguns desafios.

Outro desafio se refere à infraestrutura, a aeroportos regionais. Nós estamos na fase de discussão sobre os aeroportos regionais. Existem restrições, que a ANAC e a SAC conhecem muito bem, para aeroportos regionais, que temos que trazer para a nossa realidade. Temos que operá-los com mais simplicidade. Eles não podem ter os mesmos recursos de um aeroporto de uma grande cidade. As pistas e a infraestrutura precárias são questões nas quais ainda temos de trabalhar muito.

Bom, o que tínhamos para falar sobre o transporte de órgãos era isso. Se alguém tiver alguma pergunta a respeito, estamos à disposição.



Vamos falar agora sobre o transporte de restos mortais humanos. Ele é complexo, mas já é feito, só que de forma remunerada. Não é gratuito porque, normalmente, aqueles que transportam seus entes falecidos têm mais recursos.

O transporte é complexo, quando é feito por avião, porque requer uma preparação bastante sofisticada do corpo da pessoa falecida, para que ele possa ser transportado por via aérea. A urna funerária é específica e requer um acabamento que não permita o vazamento de qualquer líquido corporal. É um equipamento que não é barato, não é um equipamento comum. Os documentos com que você tem que se preocupar em prover são bastante específicos também.

Diferentemente do transporte de órgãos, o transporte de restos mortais não requer tanta urgência. Apesar de o transporte aéreo ser o mais veloz, nem sempre representa a menor distância em tempo entre duas cidades. Esse transporte sempre ocorre quando a pessoa que faleceu vai ser enterrada em local diferente daquele em que ocorreu o óbito. Vai depender muito, então, da distância envolvida, da disponibilidade de voo, da disponibilidade de espaço no voo escolhido, do tempo de confirmação do transporte pela companhia aérea — porque tem que haver espaço suficiente para o esquife no porão — e do tempo de preparo do corpo.

Quando realizado por via aérea, como já dissemos, o transporte está sujeito às regras da IAC 1606, de 2002.

Nas aeronaves comerciais com passageiros, o transporte é feito obrigatoriamente nos porões, a não ser nas aeronaves cargueiras. Cadáveres que tenham sofrido um preparo mais reduzido só poderão ser transportados em aeronaves de carga ou especialmente fretadas em território nacional. É o caso em que se freta um táxi-aéreo, por exemplo. O transporte vai depender das especificações que a empresa tem para esse tipo de serviço.

Os cadáveres que se destinam a outros países só poderão ser transportados se estiverem embalsamados e com a documentação de exportação em ordem.

Essa é apenas uma ilustração do que vem a ser a urna funerária com todos os requisitos a que se tem que obedecer para transportar cadáveres em aeronaves.

Em suma, era isso.

Estamos à disposição para perguntas, se houver.



O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Muito obrigado, Sr. Alonso. Vamos deixar as perguntas para o fim.

Passo a palavra a Marcos Castellani, representante da Agência Nacional de Aviação Civil.

O SR. MARCOS CASTELLANI - Boa tarde a todos.

Sou Marcos Castellani, sou especialista da Agência Nacional de Aviação Civil. Estou aqui a pedido da Assessoria Parlamentar da ANAC, representando a Superintendência de Infraestrutura, mais especificamente a Gerência de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita.

Não preparei nenhuma apresentação para os senhores. Eu vou somente falar sobre a legislação que nós temos e sobre aspectos da necessidade de inspeção desses itens que estão sendo discutidos aqui — órgãos, medula óssea e cadáveres —, sobre como isso funciona hoje, para sanar eventuais dúvidas, que acredita já tenham ocorrido.

Bem, então, a preocupação da minha equipe é com a garantia da segurança, de que nenhum item proibido, nenhum item que possa ocasionar um atentado ou um ato de apoderamento ilícito numa aeronave seja introduzido na aeronave através de qualquer item que seja embarcado.

Para estes itens específicos — órgãos, urnas funerárias, tecidos, medula óssea —, nós temos duas situações de embarque na aeronave. A primeira seria através do acompanhamento de um profissional, que leva esses itens a bordo, sempre acompanhados dele; e a outra seria como carga, que seria o caso específico das urnas funerárias de cadáveres. Também podem ser transportados como carga órgãos ou outros itens como esses.

Para a primeira situação, com um profissional acompanhando, temos a Portaria nº 1.155/SIA — eu trouxe uma cópia para todos. Essa portaria vai regulamentar procedimentos diferenciados de inspeção da aviação civil contra atos de interferência ilícita a serem aplicados nos canais de inspeção de passageiros. Além de outros itens, ela vai falar especificamente de cinzas provenientes de cremação de restos mortais humanos, de órgãos, tecidos e instrumentos cirúrgicos esterilizados transportados sob a coordenação do Sistema Nacional de Transplantes e de células hematopoéticas — medula óssea e sangue periférico mobilizado —, também sob a coordenação do Sistema Nacional de Transplantes.



Nos arts. 5º, 6º e 7º dessa legislação é balizado como deve ser feito esse transporte.

Apesar de eu ser da parte técnica da ANAC, estou vendo que o interesse desta Comissão é maior no aspecto econômico desse transporte. Então vou tentar dar um viés mais direcionado para esse lado à minha explicação. Nessa situação, esses itens seriam inspecionados como no canal de inspeção normal do aeroporto. Então não acarretaria nenhum pagamento a mais esse transporte por parte das empresas aéreas.

A legislação diz bem sucintamente que, na inspeção de cinzas provenientes da cremação de restos mortais humanos, o recipiente que contiver as cinzas deverá ser inspecionado por meio de equipamento de ETD, que seria o detector de traços explosivos, um equipamento eletrônico que vai pegar uma amostra das partículas daquele item e verificar se a pessoa que o manipulou também manipulou explosivos ou não, o que é objeto do nosso trabalho, na nossa gerência.

Ainda no caso das cinzas, podem passar pelo aparelho de Raios X, sem nenhum problema, ou pode ser feita a inspeção dessa outra maneira, com esse outro método. Também pode ser feita a abertura da urna com cinzas, mediante a permissão do passageiro, da pessoa que está transportando.

Lembro que esse é um procedimento normal, apesar de diferenciado, do canal de inspeção de qualquer aeroporto, que não acarreta custo para ninguém.

A inspeção de órgãos, tecidos e instrumentos cirúrgicos também tem que ser feita sob a coordenação do Sistema Nacional de Transplantes, da Central Nacional de Transplantes, que deve informar à administração do aeroporto, ao operador aéreo, que vai ser feito o transporte desse órgão. O operador vai informar à equipe de inspeção por Raios X, para já ficar preparada para receber esse órgão. Então, no caso de transporte de órgãos, tecidos e instrumentos cirúrgicos, eles podem passar por inspeção no equipamento de Raios X também, sem nenhum prejuízo para esse método de inspeção.

Basicamente, é isto o que a legislação diz, como eu já falei: a equipe de inspeção deve ser informada, para ficar preparada para receber esse objeto, mas não acarreta nenhum tipo de demanda especial a inspeção desses equipamentos.

Já o art. 7º fala da inspeção de células hematopoéticas, que seriam a medula óssea, o sangue periférico. Acredito eu — e não sou especialista nessa área — que, por alguma razão, esses itens não podem ser submetidos à inspeção por Raios X porque



pode afetar algum tipo de células. Então, esse tipo de material não vai passar por inspeção por Raios X, mas vai passar por inspeção visual. A pessoa responsável pela inspeção no canal de passageiros vai abrir o compartimento, o invólucro por fora e fazer uma inspeção visual do conteúdo, da caixa em que se está transportando o órgão, tecido ou medula.

Lembro que em nenhum momento se fala de isenção de inspeção e que todos esses procedimentos, apesar de serem diferenciados, são normais no canal inspeção de passageiros, ou seja, não vão acarretar nenhum custo para a empresa aérea.

O segundo caso seria o do transporte desses materiais como carga aérea. Esse caso está descrito em uma normativa da ANAC, que é de caráter reservado, porque vai trazer procedimentos de segurança para a aviação civil. Então, eu não posso distribuir cópias dela, porque são cópias controladas. Mas eu trouxe aqui uma cópia, em caráter orientativo mesmo, para informar como funciona. Nesse caso, então, já se fala em isenção de inspeção. A legislação lista uma série de itens que são isentos de inspeção por parte do sistema de segurança da aviação civil. Entre eles estão restos humanos e suas embalagens necessárias, sangue e produtos derivados de sangue, medula óssea e outros órgãos humanos. Então, esses itens são isentos de inspeção, o que não traz nenhum custo. A inspeção não é obrigatória. Então não acarreta custo direto para os operadores aéreos.

Lembro, como disse o coronel na apresentação dele, que o custo inerente ao transporte como carga desses itens seria o do invólucro. Há toda uma legislação da ANAC voltada para o transporte de materiais ou artigos perigosos, de artigos diferenciados, que diz que, para eles serem transportados como carga, devem ser embalados de maneira toda especial. Aí entraria o custo associado ao transporte desse material, tanto no caso de cadáveres quanto no caso de órgãos e tecidos.

Bem, a contribuição que, creio, poderia trazer para este Plenário era essa. Se tiverem alguma dúvida, por favor, estou aqui à disposição.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Muito obrigado, Marcos Castellani, que falou pela ANAC.

Tem a palavra o Rafael José Botelho Faria, o representante da Secretaria de Aviação Civil — SAC.



O SR. RAFAEL JOSÉ BOTELHO FARIA - Boa tarde.

Cumprimento o Deputado Darcísio Perondi, o Presidente da Comissão, e os demais Deputados.

É com muito prazer que a SAC está aqui. Este é um tema bastante relevante. Achamos que é um tema muito nobre. Temos atuado nesse tema desde 2011, desde a criação da Secretaria de Aviação Civil, e eu acho que temos tido um sucesso muito, muito grande.

Acho que a SAC sempre tende a trabalhar de forma organizada com os demais entes da Esplanada, tanto com entes privados quanto com entes públicos, para termos um objetivo comum. E esse objetivo é muito nobre, que é o transporte de órgãos, com o qual conseguimos melhorar a vida de várias pessoas ou até mesmo salvar vidas.

Não sei se é bom ou se é ruim ficar por último. Vários dos nossos dados, nas apresentações, as pessoas já apresentaram, tanto o Comandante Alonso quanto o Castellani. Eles já falaram de alguns pontos da nossa apresentação, mas eu acho que cabe reforçar outros pontos, porque precisamos esclarecer algumas dúvidas.

(Segue-se exibição de imagens.)

Bom, a pauta da nossa apresentação de hoje é basicamente um histórico do que aconteceu. Vamos falar da criação do grupo de trabalho, das melhorias no processo, dos resultados alcançados e dos próximos passos desse trabalho.

A SAC foi criada em abril de 2011. Nós criamos um grupo de trabalho especificamente para tratar desse assunto, em que pudéssemos organizar todos os entes envolvidos no setor, não só o Ministério da Saúde e as companhias aéreas, mas também a parte governamental, toda a parte de aeroportos. Nessa época, somente a INFRAERO era a grande operadora de aeroportos, em que havia o maior volume de órgãos transplantados. Enfim, todos os entes foram envolvidos para que pudéssemos realmente organizar e alcançar o objetivo que temos hoje.

Nós começamos o trabalho, em si, com simulações de transporte. Desde 1999, como o Comandante Alonso falou, isso já existia, mas não era de maneira sistêmica. E nós conseguimos sistematizar todo esse trabalho. Fizemos diversas propostas de fluxos para os processos e conseguimos mapeá-los, para que chegássemos a um processo otimizado para esse transporte. Por fim, conseguimos uma versão final do termo, em



outubro de 2013, que foi assinado em dezembro de 2013. Desde 2011 nós já começamos a otimizar o processo que temos hoje e que conseguimos obter em dezembro de 2013.

Esses são os integrantes do grupo de trabalho, não são poucos: a Secretaria de Aviação Civil; o Ministério da Saúde; o Ministério da Defesa junto, portanto, com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo; a Agência Nacional de Aviação Civil; a maioria dos aeroportos — mais de 95% do tráfego de passageiros está nesses aeroportos — toda a rede INFRAERO, todos os aeroportos concedidos hoje estão participando desse programa; e as principais companhias aéreas de transporte aéreo regular também estão englobadas nesse acordo.

O que há nesse grande acordo? Qual é o grande diferencial dele? É a decisão colaborativa. Como o Comandante Alonso colocou — eu vou repetir isso várias vezes —, nós criamos um centro de transporte no Rio de Janeiro dentro do Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea — CGNA, que é um órgão militar, em que é controlado todo o tráfego aéreo do Brasil. Para tudo que tiver relação com a aprovação e autorização de voos, a questão de mau tempo, há informação em tempo real nesse centro, onde estão representantes de todas as empresas aéreas, além dos representantes de órgãos públicos e gestores. Então, por que não colocar um representante do Ministério da Saúde lá na fonte da informação, onde há informações sobre qual é o voo que vai sair mais rápido, qual é o mais ágil, que voo realmente vai sair, se há algum problema naquele voo, qual a alternativa que se pode dar. Então, isso foi criado e esse foi o processo otimizado.

Essas são fotos reais do CGNA, onde se faz todo o controle.

E essas são as posições de controle em cada uma dessas salas. Há um coordenador nacional de todo o tráfego, representantes de cada uma das regiões do espaço aéreo brasileiro — os espaços são divididos em regiões. Nessa sala estão todos os representantes, meteorologistas de plantão, representantes das empresas aéreas, representantes dos aeroportos. Todos os envolvidos, os interessados em otimizar o processo estão nessa sala. Então, o nosso grande ganho, com esse acordo, é ter um representante lá para que consigamos otimizar realmente esse transporte.

Então, o que temos como principais vantagens? Maior articulação com os envolvidos; acesso a informações operacionais meteorológicas de maneira rápida e eficiente, quase que instantâneas; escolhas de rotas mais viáveis; facilidade na solicitação



de priorização de pouso. Se há um determinado voo fazendo o transporte de algum órgão, de algum tecido, ele tem prioridade. Esse voo consegue passar na frente de determinados voos, acelerar e priorizar o caminho para que o órgão consiga chegar ao seu destino de maneira mais rápida.

E outra vantagem é a facilidade na atuação dos aeroportos no processo em solo. Não adianta agilizarmos só no espaço aéreo, se não houver desembarque imediato e todo o desembarço de maneira ágil para que o órgão saia o mais rápido possível e chegue ao seu destino.

Melhorias no processo. Como o Marcos Castellani já mencionou, ele leu bastante a Resolução nº 1.155, de maio deste ano, da ANAC, na qual foi regulamentada a inspeção de medicamentos, de órgãos e de tecidos e foi definida também a questão da inspeção de células hematopoéticas, ou seja, a medula óssea. Isso possibilita a inclusão da medula óssea no próximo acordo, que deve ser firmado até dezembro deste ano. Essa regulamentação nos permitiu transportar medula óssea e favorecer o transplante.

Estão aqui os dados mensais do transporte de órgãos. Nós coletamos apenas uma amostra, por questão de tempo, mas, se for necessário, nós temos todos os dados. No mês de julho de 2015, 545 itens foram transportados pelas empresas aéreas. Em decorrência desse acordo, 84% de tecidos e órgãos foram transportados. Ou seja, já conseguimos evoluir bastante o nosso termo.

Observa-se aqui que, no mês de julho, foram realizados 283 voos, ou seja, 87% dos voos utilizados para transporte de órgãos ocorreu devido à organização desenhada por esse acordo.

Nós temos aqui uma avaliação anual. O Comandante Alonso também apresentou esse mesmo gráfico, e nós não combinamos a apresentação. Então, desculpem-me por haver alguns dados repetidos.

Desde 2011, quando houve uma interlocução maior com todos os envolvidos, foi triplicada a quantidade de voos utilizados para o transporte de órgãos e tecidos. Esse número é fantástico. Em 2014, houve um decréscimo, sim, de 16,5%, em relação à 2013, mas eu vou explicar o porquê disso.

Em relação aos itens transportados em 2013 e em 2014, houve um aumento de praticamente 15%. Ou seja, apesar de haver a diminuição de 16% de voos, conseguimos transportar 15% a mais de itens. Nós fomos mais eficientes. Usamos a tecnologia e a



decisão do CGNA de todos trabalharem com um objetivo comum e, aí, sim, conseguimos otimizar o processo. Isso é fantástico. Então, acho que esses dados são muito bons e mostram como nós somos os líderes mundiais em transporte de órgãos para transplante.

Nos próximos passos, precisamos incluir nesse acordo o transporte de medula óssea.

Há outro ponto crítico que estamos negociando: a tarifa de embarque. A equipe médica também é transportada gratuitamente pelas companhias aéreas. Então, não somente os órgãos e os tecidos são gratuitamente transportados pelas companhias aéreas, mas também toda a equipe médica que os acompanha. Mas, por questões legais, a tarifa de embarque é cobrada do passageiro, e as companhias aéreas arcam também com essa tarifa aeroportuária.

Nós estamos trabalhando pela isenção das tarifas aeroportuárias das equipes médicas. Este é outro passo que nós já estamos negociando com os operadores concedidos. A iniciativa privada é um pouco mais ágil, então já conseguimos esse acordo, já temos sinalização positiva. Estamos trabalhando agora com os operadores públicos pela isenção dessa tarifa.

A nossa meta é realmente a renovação desse acordo de cooperação até dezembro deste ano para que possamos continuar com todos esses benefícios para sociedade.

É isso que achamos que deve ser englobado. A SAC permanece à disposição da Comissão e dos Deputados que necessitarem dirimir qualquer tipo de dúvida.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Muito obrigado, Sr. Rafael José Botelho Faria.

Concedo a palavra à Sra. Patrícia Gonçalves Freire dos Santos, representante da Coordenação Geral do Sistema Nacional de Transplantes, do Ministério da Saúde.

A SRA. PATRÍCIA GONÇALVES FREIRE DOS SANTOS - Muito obrigada a todos.

Deputado, eu gostaria de agradecer a oportunidade de estar discutindo nesta Casa o transplante, a doação e o transporte de órgãos para transplantes — e esse são assuntos que estão intrinsecamente ligados —, porque é preciso discussão e ajuda. Nós vamos precisar de mais iniciativas como essa, porque a área realmente precisa de atenção. Nós precisamos de sua ajuda, Deputado.



Na verdade, eu fiquei bastante feliz de ter ficado para falar por último. Não vou ser tão eloquente e carismática quanto os que me antecederam, mas eu fiquei feliz, Rafael, porque repetimos os mesmos dados. Eu vou mostrar para os senhores, no eslaide, que o dado é o mesmo. Eu fico feliz, porque isso significa que a nossa equipe está alinhada. A organização é tanta que, se eu tivesse visto ali um dado diferente — fomos nós da Coordenação da Central Nacional de Transplantes quem passamos esses dados —, eu falaria: *"Opa, tem alguma coisa errada"*. Felizmente estão todos iguais. Então, isso demonstra um pouco da nossa organização.

(Segue-se exibição de imagens.)

Eu não vou tomar o tempo dos senhores, até porque os outros convidados já falaram muito bem. E eu quero até chamar o Comandante para falar um pouco sobre a Central Nacional em nosso próximo evento. Ele falou tão bem de nós que penso que ele vai falar muito melhor do que eu. Ele já está até convidado.

Eu quero chamar a atenção dos senhores para esses eslaides. Apesar de serem os mesmos, eles trazem um lembrete muito importante. Essa parceria de fato acontece entre o Ministério da Saúde e as empresas aéreas muito antes de o próprio Sistema Nacional de Transplante estar organizado.

Nosso sistema foi organizado a partir de 1997, com a Lei nº 9.434 e o Decreto nº 2.268, que regulamentou essa lei. De lá para cá, ele vem evoluindo e crescendo, e hoje nós nos orgulhamos de dizer que o Brasil possui o maior sistema público de transplantes do mundo. Ficamos atrás apenas dos Estados Unidos, que têm um sistema privado. Mas podemos dizer, com segurança, que o Brasil tem o maior sistema público de transplantes do mundo. Qualquer pessoa, independentemente do fato de contribuir ou não com a Previdência, independentemente de raça, de cor, de religião, se precisar de um órgão para ser transplantada, ela vai conseguir.

Eu trouxe esse eslaide para demonstrar a organização desse sistema. Lá no começo, quando iniciamos, isso tudo era feito heroicamente. Essa organização começou com uma iniciativa heroica mesmo dos coordenadores das centrais estaduais de transplantes e dos gestores estaduais, que, naquele tempo, ligavam para o pessoal das companhias aéreas, para os aeroportos, e contavam com nada mais do que com a solidariedade. Era aquela coisa assim: *"Temos um paciente precisando. Por favor, pessoal da VARIG"* — ou alguma empresa daquela época —, *"vocês poderiam nos*



levar?" Eles precisavam comover uma pessoa lá na ponta para fazer esse transporte para nós.

Em 2000, quando já tínhamos começado uma organização e já tínhamos um acordo, começamos a profissionalizar, digamos assim — talvez essa não seja a melhor palavra, mas é só para ilustrar —, o processo e a organizar nossos dados. Eu nem preciso mostrar mais porque esse salto é gigantesco, é bastante visível.

Eu gostaria de chamar a atenção dos senhores para o que há de mais importante neste eslaide, que é aquela frase em preto: "*Custo zero para o SUS*". Essa é uma das poucas iniciativas de parceria público-privada que tem demonstrado tanto sucesso assim. Ali o custo é zero. Nunca aconteceu de uma equipe precisar embarcar e ser parada por conta de uma tarifa de embarque ou por conta de um peso a mais — e as equipes transportam, muitas vezes, materiais cirúrgicos para fazer a retirada dos órgãos. Então, esses problemas nunca aconteceram.

Apesar de nós todos termos mostrado o mesmo eslaide, eu gostaria de chamar a atenção para o custo desses transportes, que foi zero para o SUS desde que ele se iniciou.

Vejam bem, esse gráfico mostra as equipes, são pessoas que ocupam poltronas no avião. Então, além daquela caixa que os senhores viram, que é uma caixa pequena, um contêiner, que vai na cabine do piloto, há pessoas ocupando poltronas nas aeronaves. E, pelo gráfico, no período de 2013 a 2015 — e eu fiz um corte nos semestres para ficar um dado mais consolidado —, os senhores podem ver que esse número só cresceu.

Depois da parceria, como o Comandante e o Rafael mostraram, esses termos de cooperação vêm sendo renovados a cada ano, vêm evoluindo, trazendo melhorias e aperfeiçoamentos, como tem que ser. Esse número é sempre crescente.

Esse eslaide mostra o gráfico do número de órgãos transportados, e ele traz um histórico maior, de 2013 a 2015. Há algumas quedas por sazonalidade ou alguma coisa relacionada a isso, mas a linha é crescente. Novamente trago aqui que o custo desses órgãos transportados — e incluo órgãos e tecidos — foi zero para o SUS.

Esse é o gráfico mais impactante de todos. Ele mostra a perda de órgãos por problemas em voos. Ela não existe. Esse é o eslaide mais importante, porque essa perda não existe. (*Palmas.*)



Vejam bem, eu estou coordenadora da Central Nacional de Transplantes há pouquíssimo tempo. No entanto, eu estou há algum tempo na coordenação, desde 2013, e não temos registro de nenhuma negativa por parte das companhias aéreas em transportar órgãos, equipes, líquido de preservação, máquina, cabo para as máquinas. *"Esqueceram-se de embalar o cabo?" "Opa, manda no próximo voo."* Nós não temos, Sr. Deputado, nenhum registro de negativa por parte das companhias aéreas.

Hoje, com esse azeitamento que o termo de cooperação fez em parceria com todos aqui presentes, com a Secretaria de Aviação Civil — nesse caso é até difícil eleger qual é o melhor parceiro, são todos parceiros mesmo —, e com outros foi fundamental.

O profissionalismo que a Secretaria de Aviação Civil nos trouxe, com todo o seu conhecimento de processo e de fluxo, só veio reforçar ainda mais. Naquele tempo, com todo o nosso heroísmo e com toda a nossa falta de experiência, já vinha acontecendo — os senhores viram que a linha é sempre crescente — a parceria com a Secretaria de Aviação Civil, com os seus representantes das outras entidades, não mais somente com a ponta, com aquela pessoa que estava lá no aeroporto, e sim com seus representantes de forma institucionalizada. Essa linha só tende a crescer e a crescer. Ela pode cair, se o nosso sucesso for tão grande e as listas diminuam tanto, que aí obviamente não iremos mais precisar transportar tantos órgãos assim. E nós pretendemos trabalhar para isso, não é? Nem todos os órgãos necessitam desse transporte aéreo, mas uma grande parte deles sim.

Neste momento há um bocado de aeronave voando aqui sobre nossas cabeças e numa porcentagem bastante grande delas há fígado, coração, pulmão, rim, máquinas de preservação, líquidos de preservação, cabos, equipes. *"Opa, nós nos esquecemos de um conector."* A empresa manda para nós e transporta isso tudo gratuitamente.

Esse é um dos exemplos de parceria público-privada que tem dado certo, cujo custo tem sido zero para o SUS. Agora com a assinatura do novo termo em dezembro, para o qual convido todos a participar, nós vamos fazer um evento nos dias 3 e 4 de dezembro, para assinar o novo termo e para mostrar todas essas melhorias. Nós vamos mostrar esses avanços que o Rafael e o Comandante Alonso já colocaram. Lá haverá dados com mais minúcias, mas nós vamos mostrar aquilo que mais impacta na nossa vida, que é a quantidade de voos que vêm transportando equipes, carregando órgãos e tecidos, contribuindo para a diminuição da lista de espera.



Temos mania de ficar fazendo norma, tanta coisa, portaria, legislação, e muitas vezes esquecemos o lado humano, o lado de quem está lá na ponta. Estamos fazendo isso para pessoas, e essas pessoas têm sido beneficiadas a custo zero para o SUS, por meio dessa parceria com as empresas aéreas, totalmente gratuita e solidária.

Antes de encerrar, eu gostaria de ressaltar uma coisa que me chamou a atenção enquanto o Comandante Alonso falava. Quantos dos senhores já viram propaganda desses voos que as empresas aéreas fazem? As empresas fazem esse transporte para nós, Comandante, desde antes de 1997, desde antes de o sistema ter sido organizado. Essas empresas já estão fazendo isso de forma heroica há muito tempo. Só agora, depois de tanto tempo, é que começamos a ver uma ou outra publicidade em torno disso, quer dizer, é um exemplo de parceria solidária, de parceria colaborativa, cujo fim lucrativo até agora não existiu. O fim realmente é atender àqueles que estão lá na ponta e que se beneficiam com todos esses transplantes para os quais nós todos juntos trabalhamos e conseguimos fazer.

Muito obrigada. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - A Sra. Patrícia falou muito bem!

Nós vamos ouvir agora o autor do projeto. Depois, ouviremos os demais colegas presentes, que poderão fazer perguntas.

Antes, porém, registro que está aqui conosco o médico e Parlamentar do Estado de São Paulo, o Deputado Dr. Sinval.

Seja bem-vindo, Deputado Dr. Sinval!

O SR. JOÃO CAMPOS (PRB - GO) - Sr. Presidente, caros convidados, inicialmente quero dizer que há um dado nesta Casa, fruto de um levantamento realizado por um departamento próprio da Câmara, que demonstra que projetos de iniciativa parlamentar, não de iniciativa do Executivo, têm sempre precedência e prioridade na Casa. Segundo esse levantamento, projetos de iniciativa parlamentar, em regra, demoram 10 anos para se converterem em lei, lamentavelmente. Esse é um dado que a Casa levantou em uma pesquisa científica. Isso não me conforta. Isso me dá tristeza. Ainda bem que o Governo, ao longo do tempo, foi criando mecanismos para atender a essa demanda de natureza humanitária, porque, se dependesse do meu projeto, até hoje não estaria operando nada — o projeto é de 2004.



Fico feliz, porque, embora eu tenha chegado a esta audiência pública depois que ela já tinha começado, uma vez que não tive o privilégio de estar aqui desde o início, ao observar a abordagem de cada um dos senhores com muito acerto, constatei que as informações se operam de fato dentro de uma visão humanística de cooperação das empresas, portanto, da atividade privada e do Governo, levando em conta o que bem disse a Patrícia de que o foco e a ótica estão voltados para o ser humano, dispensam-se outras situações para atender a pessoa. Esse também foi meu sentimento.

Quando ela mostrou aquela imagem de que há um aproveitamento de 100%, fiquei emocionado. Confesso que fiquei. Muitos dados que estão apresentando aqui eu não conhecia. Uma das minhas bandeiras nesta Casa é a defesa da vida. Trabalho isso dentro da minha concepção, mas com muita dedicação e com muito respeito às pessoas, e esse projeto vem na esteira disso.

Dessa forma penso que, a partir desta audiência pública, nós vamos vencer muitos obstáculos aqui, muitas barreiras para converter esse projeto em lei, quem sabe até o aperfeiçoando, recolhendo as contribuições dos senhores e aplicando as normativas que já existem. Enfim, quem sabe possamos fazer um substitutivo, Deputado Perondi, e aperfeiçoá-lo para dar mais segurança jurídica àqueles que já operam esse sistema.

A minha manifestação num primeiro momento foi de tristeza em função desse dado da Casa, e o meu projeto retrata que esse levantamento feito pela Câmara é verdadeiro, mas num segundo momento foi de alegria e até de emoção pelos dados que se apresentam aqui, pelo alcance desse procedimento. Fico muito feliz.

Eu quero parabenizar o Deputado Perondi, por ter nos proporcionado esta audiência pública, e os convidados, que vieram aqui trazer uma grande contribuição.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Concedo a palavra ao Deputado Dr. Sinval Malheiros.

O SR. DR. SINVAL MALHEIROS (PODE - SP) - Eu queria parabenizar primeiramente o Deputado João Campos pela extrema preocupação com um assunto tão sério como este e pelo projeto que beneficiará, sem dúvida, muitas pessoas. S.Exa. é um Parlamentar que se dedica a uma causa muito importante. Quero parabenizar também o Deputado Darcísio Perondi por esta audiência e todas as pessoas que vieram a esta reunião debater sobre um assunto tão importante.



Vemos que o Brasil é um país de muita aceitabilidade para esse tema. As companhias aéreas estão de parabéns porque nunca deixaram que se perdesse um órgão e sempre estiveram à disposição para isso, sem haver nenhuma lei que regulamentasse essa situação.

No entanto, eu acredito que seja importante que haja essa lei, porque as coisas mudam com o passar dos anos, os interesses também mudam, e o Brasil está evoluindo muito nessa área de transplantes. Pessoas que sem dúvida morreriam e, com o transplante, passam a viver, a serem úteis por muito tempo. Eu tenho vários pacientes que passaram por essa situação.

Criar essa lei é justo para que haja uma proteção contínua e permanente do transporte e da segurança para os órgãos chegarem viáveis à equipe de transplante.

Eu acredito que este ano essa lei poderá entrar em pauta — não é, Deputado João? Não haverá colegas que se colocarão contrariamente a um projeto dessa natureza.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Muito bem, Deputado Dr. Sival.

Com a palavra a Deputada Professora Dorinha Seabra Rezende. S.Exa. é uma grande educadora, uma das maiores cabeças em educação nesta Casa. Seja bem-vinda!

A SRA. PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE (DEM - TO) - Boa tarde.

Eu infelizmente estava presa Comissão de Orçamento e me atrasei. Sou Relatora desse projeto de autoria do Deputado João Campos. Já entreguei o relatório, não foi votado ainda por questão de acordo — foi retirado por V.Exa.

Estou aberta para o debate. Foi pedida a audiência pública, e eu entendo que é um tema importante. Estou aberta para tentar, juntamente com o autor, aprimorar o meu relatório e ver se é possível votá-lo. Ele já esteve na pauta para ser votado, com a minha relatoria, e foi retirado. Já estamos terminando o ano. Este é um dos problemas da Casa: às vezes, não enfrentamos o tema, fecha o ano e a matéria vai para outro Deputado. Assim, não conseguimos enfrentar a matéria, o que não é o caso deste projeto. Precisamos ver o que é possível ser aprimorado.

Quero parabenizar a realização desta reunião. Aqui havia minha assessoria acompanhando a reunião. Depois, vou me inteirar do que foi tratado nesta reunião e mostrar minha disposição para que o projeto possa não compor uma estatística tão ruim desta Casa, e sim cumprir a sua tarefa.



O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Eu aprendi muito hoje. Eu não sabia que esse trabalho existe desde 2000 e agora organizado vai avançar.

Deputado Dr. Sinval, Deputado João Campos e Deputada Dorinha, primeiro, eu vi que os palestrantes — a Dra. Patrícia é coordenadora do Ministério — que são de outras áreas repetiram que o Brasil é o campeão mundial de transplante no sistema público de saúde. Os Estados Unidos fazem mais transplantes do que o Brasil, mas lá há transplantes no sistema privado de saúde. Não é o sistema público que organiza, que sustenta.

Isso mostra que o sistema de saúde brasileiro, apesar das dificuldades espetaculares de financiamento e uma dificuldade menor de gestão, é universal, atende a todo o País e é o melhor em transplantes pelo sistema público de saúde no mundo. Deputado Dr. Sinval, nós temos que nos lembrar disso.

Se nós olharmos o número de procedimentos que o SUS faz por ano, Deputado João Campos, veremos que são bilhões. Se não me falha a memória, em 2013, o número passou de 3 bilhões de procedimentos, que vão desde unha encravada até transplante de fígado ou de pulmão, que requer 4 horas. E uma empresa aérea está transportando o órgão e a equipe médica gratuitamente.

Então, nós precisamos nos lembrar sempre de que o SUS precisa avançar, ser rediscutido, renovado. Foi algo maravilhoso que aconteceu antes da Constituinte, e a Constituição consagrou depois.

Insera-se no programa de transplantes essa parceria. Parabéns! Parabéns mesmo!

Eu fiz aqui umas anotações...

Com a palavra a Dra. Patrícia.

A SRA. PATRÍCIA GONÇALVES FREIRE DOS SANTOS - Eu só queria dizer rapidamente que nós, além de sermos o maior sistema público de transplantes do mundo, também somos o maior sistema público de transportes gratuitos para transplante no mundo, porque essa é uma iniciativa única no mundo. Não existe outro país no mundo que transporte órgãos e equipes para transplante gratuitamente.

Essa iniciativa vem sendo inclusive alvo de atenção de alguns países. Já recebemos contato de pessoas da França, que vêm conhecer esse funcionamento.

Portanto, no Brasil temos o maior sistema de transplante e de transporte de órgãos, que têm tudo a ver. Somos os maiores do mundo. (*Palmas.*)



O SR. JOÃO CAMPOS (PRB - GO) - Na sua tela, Patrícia, você destacou um dado que chamou muito a minha atenção e a do Deputado Darcísio Perondi, porque, em uma das vezes que o projeto veio à pauta, o Deputado Perondi disse que a preocupação dele era com o custo, e você destacou que o custo é zero. Então, essa parte está vencida. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Mas eu quero lembrá-lo de que o seu projeto é brilhante. E, antes da sua chegada, eu disse que V.Exa. é um Deputado brilhante, criador de projetos.

Nós estamos juntos desde 1995, ou V.Exa. é um pouco mais novo do que eu aqui?

O SR. JOÃO CAMPOS (PRB - GO) - Estou aqui desde 2003.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - O Deputado João Campos cria, produz, intervém.

Quero lembrá-lo de que, no seu projeto, V.Exa. incluiu cadáveres, e aí vai uma provocação: o que V.Exa. acha da questão dos cadáveres?

O SR. JOÃO CAMPOS (PRB - GO) - Eu fiz a proposta justamente porque estou convencido de que o projeto em relação a cadáveres também tem um alcance social tremendo. Imagine uma família pobre, paupérrima, excluída, enfim, que reside em Goiânia, por exemplo, cujo genitor, o pai ou provedor dessa família trabalhava numa empresa no Acre, veio a óbito e a família não tem meios para transportar esse corpo.

Acho que nós e o Governo precisamos ter sensibilidade com isso também. O projeto tem um alcance extraordinário do ponto de vista tanto humanitário quanto fraternal e solidário. Estou convencido disso.

A SRA. PATRÍCIA GONÇALVES FREIRE DOS SANTOS - Eu concordo totalmente com o V.Exa., Deputado. Eu acho que essa preocupação humanística e solidária de V.Exa. é relevante. Se nós pudéssemos ter mais iniciativas como esta, seria brilhante, mas eu gostaria de solicitar a V.Exa. que estude um pouquinho essa questão da especificidade do transporte de cadáveres. Eu não tenho a menor dúvida de que, de fato, nós precisamos lançar um olhar solidário para essa questão também, assim como para outras tantas questões das famílias carentes ou que não têm recursos financeiros suficientes. E não precisa nem ser tão carente, esse é um transporte caríssimo, como o Comandante colocou. Mas nós precisamos de um olhar mais atencioso para essa



questão do cadáver. Eu nem vou me atrever a entrar na minúcia, porque não é minha área.

O Dr. Alonso demonstrou que existem especificidades tais que mereçam um olhar talvez um pouco diferenciado para essa questão do transporte de cadáveres.

O SR. JOÃO CAMPOS (PRB - GO) - Não há dúvida quanto a isso. Possivelmente essas especificidades não possam ser tratadas no projeto, e sim na regulamentação, mas disso eu não tenho dúvida.

Eu estou pronto, e acho que a Relatora também, para receber contribuições nesse aspecto.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Com a palavra o Coronel Alonso.

O SR. PAULO ROBERTO ALONSO - Nós também concordamos plenamente com essa questão.

Como deixou bem claro a Dra. Patrícia, a especificidade do transporte de órgãos já está coberta pelo Sistema Nacional de Transplantes e pela Central Nacional de Transplantes. Então, toda a preparação e a infraestrutura para esse transporte já está adequada.

No caso de transporte aéreo de restos mortais e cadáveres, por exemplo, não existe isso. Existe mas de uma forma remunerada feita por algumas poucas funerárias que há no País especializadas em fazer esse tipo de preparação. Não é o mesmo sistema que temos nos casos de órgãos para transplante.

O SR. JOÃO CAMPOS (PRB - GO) - Estou de pleno acordo. Acho que houve um tempo também em que nós não tínhamos as condições de fazer isso, sequer pagando.

Acho que houve um tempo também em que não tínhamos condições de fazer transplante de órgãos, e nós fomos avançando. O Governo, a sociedade, nós temos que avançar também em relação a esse outro ponto. Não tenho dúvidas disso.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Sempre há os desbravadores, os ousados. O Deputado João Campos é um deles. É evidente que seu projeto está impregnado de solidariedade, de generosidade, estende a mão para quem mais precisa. Isso é indiscutível.

Eu vi que o Coronel Alonso rapidamente passou por esse assunto dos cadáveres. Eu vou provocá-lo de novo, assim como o Marcos e o Rafael, sobre essa questão.



É possível repetir a generosidades das empresas ou não? Qual é o custo disso? A própria Dra. Patrícia pode falar pelo Ministério. O projeto pede para o SUS cobrir os custos.

Eu quero que os senhores se posicionem sobre isso. Os senhores não se posicionaram. Eu acho que a posição dos senhores vai enriquecer esta extraordinária discussão do projeto.

Vamos começar pelo Dr. Rafael.

O SR. RAFAEL JOSÉ BOTELHO FARIA - A posição da Secretaria é a de que nós temos que estudar um pouco o impacto regulatório na questão do transporte de cadáveres e de restos mortais.

Como o Comandante Alonso colocou, isso é uma ação já remunerada hoje. Já é previsto um certo custo desse transporte pelas companhias aéreas. Isso deve ser estudado um pouco mais a fundo na questão do impacto regulatório na gestão financeira das companhias do setor.

Para a situação aeroportuária também há toda uma questão de taxas aeroportuárias. E também são necessários estudos desse impacto, porque há toda uma questão de tramitação interna em seus terminais de carga.

Eu acredito que nós não temos realmente uma posição fechada sobre o assunto. Nós teríamos que ter o apoio das companhias em si e saber do impacto financeiro regulatório nessas companhias aéreas.

Se o senhor me permitir, podemos tratar disso de uma maneira técnica com áreas específicas dentro da Secretaria. Vou falar um pouco pelo Marcos, dentro já da própria agência reguladora, nós poderíamos estudar isso e ver o impacto causado, para que V.Exa. possa analisar e incluir algo no substitutivo do projeto de lei.

O SR. JOÃO CAMPOS (PRB - GO) - Em face das suas colocações, Dr. Rafael, o projeto nessa parte deve ser autorizativo. Ele gera a possibilidade, e, a partir disso, nós podemos trabalhar o que o senhor está dizendo.

O SR. RAFAEL JOSÉ BOTELHO FARIA - Na regulação.

Acho que deveriam ser ouvidas principalmente as companhias aéreas, a Associação Brasileira das Empresas Aéreas — ABEAR, porque são as que terão maior impacto. Acho que o Comandante Alonso é que deveria falar a respeito disso.



O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Com a palavra o Comandante Alonso

O SR. PAULO ROBERTO ALONSO - Da mesma forma, complementando o que disse o Rafael, nós também estamos abertos, é óbvio, a esse projeto. A única preocupação — como já havia explicado, e o Sr. Deputado também complementou — é que nós precisaríamos ter, como temos na Central Nacional de Transplantes, no Sistema Nacional de Transplantes, ou em outro órgão que talvez pudesse ser criado dentro do próprio Ministério da Saúde ou dentro do próprio SUS, um sistema que desse essas condições de infraestrutura, que propiciasse uma organização.

Não é só a preparação do corpo, não é só o esquife. É uma série de documentos que têm que ser também emitidos para esse tipo de transporte. É preciso ter a inspeção da ANAC também. Então, é algo que tem certa complexidade e que não é papel da empresa aérea obviamente. Ela só vai fazer o transporte. Só para fazer esse transporte é algo que nós podemos, sem dúvida nenhuma, estar abertos e negociar, como fizemos em todos esses acordos, antes até dos acordos, de forma totalmente voluntária, como deixou bem claro a Dra. Patrícia.

Nós estamos abertos e podemos debater, com certeza.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Concedo a palavra ao representante da ANAC, o Sr. Marcos Castellani.

O SR. MARCOS CASTELLANI - Como bem disse o Sr. Rafael, tem que ser feito todo um estudo em cima dessa legislação para que seja analisado o impacto regulatório. Representando aqui a Agência Reguladora da Aviação Civil, como eu disse no início, representando a parte da gerência de segurança, que trata dos aspectos de inspeção e segurança, eu posso dizer que acredito que, no que tange ao transporte de cadáveres, que é o assunto em tela, realmente tem que haver toda uma preparação.

Imaginem os senhores pegarem um voo de 2 ou 3 horas, com um esquife que teve um vazamento de algum líquido ou de alguma coisa. Seria bastante desagradável o odor que poderia ficar na aeronave. Então, a ANAC já regula, já tem toda a regulação em cima disso. Acredito que realmente, para a parte de inspeção, não haveria muito o que nós alterarmos em relação ao que existe hoje. Talvez possamos levar isso, claro, para as outras áreas da ANAC, como disse o Rafael, e fazer um estudo em cima do que pode ser analisado nesse aspecto.



O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - O projeto é de autoria do Deputado João Campos, e eu acho que ele percebeu isso. É óbvio, até porque foi S.Exa. que elaborou o projeto. S.Exa. é misericordioso, é um dos líderes das igrejas nesta Casa. O seu projeto, com toda a liberdade em relação ao que temos de 10, 12 anos, vai acabar com a generosidade de toda essa energia bem-sucedida que aplaudimos. V.Exa. refletiu sobre isso ou estou enganado?

O SR. JOÃO CAMPOS (PRB - GO) - Não, é simples, o projeto pode, ao contrário, acolhendo essa experiência, consolidá-la, dando segurança jurídica para que esses instrumentos de natureza precária que foram criados sejam consubstanciados numa norma aprovada pelo Congresso Nacional. É exatamente o contrário.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Então V.Exa. trabalharia a ideia de que o SUS pagaria o transporte de tudo...

O SR. JOÃO CAMPOS (PRB - GO) - No que se refere ao transplante, trata-se simplesmente de absorver o que está sendo praticado, essa experiência, consolidá-la no projeto de lei, convertê-la em lei para ampliar a segurança jurídica.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Então V.Exa. o estaria revisando. O.k., estaria revisando-o. As passagens, as equipes, tudo seria pago pelo SUS. É importante.

Parabéns, Deputado João Campos! V.Exa. é grande! As suas mãos são generosas.

A Deputada Professora Dorinha Seabra Rezende encontra-se aqui presente. Que bom!

O SR. JOÃO CAMPOS (PRB - GO) - Essa é uma experiência de parceria público-privada interessantíssima e rara. Precisamos difundir-la. *(Riso.)*

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Tem a palavra o Coronel Alonso.

O SR. PAULO ROBERTO ALONSO - Marco Porto, da ANAC, aqui presente, não se manifestou ainda. Tem trabalhado junto com o Rafael também nessa questão de legislação dos acordos.

Comentava há pouco com a doutora como vêm funcionando bem esses acordos. Particularmente, tenho trabalhado também na atualização da Lei do Aeronauta, que é de 1983. Quantos anos já se passaram? Quanto já evoluiu a aviação no planeta e particularmente em nosso País? Somos os detentores da invenção desse mais pesado do



que o ar, o que ocorreu há 109 anos, no Campo de Bagatelle, com o nosso inventor Alberto Santos Dumont. Não era médico, mas todo aviador tem vontade de ser médico, e todo médico tem vontade de ser aviador. Por isso dá muito certo esse acordo. Existe uma similaridade muito grande. Como acordo, ele tem evoluído muito, sem a necessidade de uma revisão que uma lei demanda. Isso é o que está acontecendo também com a Lei do Aeronauta. Já estamos com vários projetos que surgiram para alterar e, principalmente, modernizar essa lei, em função de todos os aspectos na aviação e da dificuldade que temos.

O que nós pedimos? Não seria uma lei igual à constituição de Rui Barbosa que deveria ter só dois artigos. Não sei se posso falar aqui. É melhor não. *(Riso.)* Mas pedimos uma lei mais simples, no caso da Lei do Aeronauta, para que a regulamentação, feita pela ANAC, pela SAC, órgãos reguladores, pudesse ser renovada com maior facilidade, com maior dinamismo, se é que estou me fazendo entender.

O SR. JOÃO CAMPOS (PRB - GO) - Estou de pleno acordo. Entendi. Se nós pegarmos as normativas que já orientam esse acordo de cooperação e transformarmos tudo isso em lei, nós provocamos engessamento.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Esse é o meu medo.

O SR. JOÃO CAMPOS (PRB - GO) - Então, a lei tem que dar só as diretrizes. Daí em diante, todo o resto fica para a regulamentação. A evolução vai ocorrendo sem a necessidade de interferência do Legislativo.

O SR. PAULO ROBERTO ALONSO - Ótimo. Excelente.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - O Sr. Marco Porto quer se manifestar pela ANAC? *(Pausa.)*

Não quer. Está bom. Fique à vontade.

Tem a palavra a Deputada enfermeira Carmen Zanotto, extraordinária defensora do SUS nesta Casa.

A SRA. CARMEN ZANOTTO (PPS - SC) - Obrigada.

Começam as minhas preocupações com essa última frase. Sou defensora do SUS, que não recursos financeiros para fazer frente a todas as ações e serviços de saúde.

Eu quero cumprimentar o nosso Deputado Perondi, que está presidindo esta audiência pública, e o autor deste projeto de lei, o Deputado João Campos.



Não consegui acompanhar as falas, mas acho que é mais do que interessante transformarmos aquilo que é acordo em segurança jurídica.

Eu venho de um Estado em que, há 11 anos, quando começamos a discutir com o Dr. Joel a questão do fortalecimento do serviço de transplantes no Estado, aconteceu algo de que eu nunca me esqueço. Trocamos um diretor porque lhe demos 6 meses para que ele apresentasse o plano de expansão para o SC Transplantes, no Estado de Santa Catarina, e ele não o apresentou. Felizmente encontramos o Dr. Joel. Hoje Santa Catarina é o Estado brasileiro que mais faz captação de órgãos. Com isso, estamos retirando muita gente das filas da hemodiálise, mas isso só é possível por causa do deslocamento de equipes médicas e do deslocamento de órgãos e tecidos.

Então, transformar isso em segurança jurídica é fundamental. Quero registrar essa minha posição.

Quanto aos óbitos que acontecem fora do Estado, a questão vai depender de uma definição, se os pacientes que foram a óbito haviam sido deslocados para fazer o TFD, o tratamento fora de domicílio, conforme as normas do Sistema Único de Saúde. O TFD interestadual é de competência do Ministério da Saúde. Quando o fato ocorre no Estado, a competência é dos Municípios. Então, há toda uma logística que precisamos trabalhar.

Temos uma grande preocupação: nós vamos tratar de maneira diferente aquele motorista de caminhão que estava no norte do País — eu vi essa situação quando era gestora estadual —, sofreu um acidente e foi a óbito e aquele que veio para Brasília fazer tratamento no Sarah e por acaso também foi a óbito? Precisamos levar o corpo de volta para o Estado.

Deputado João Campos, o custo disso para o Sistema Único de Saúde me assusta. Não é um custo baixo, Presidente Perondi, se considerarmos o orçamento atual do Ministério da Saúde, que, para fechar as contas deste ano, vai parcelar os pagamentos. Por tudo o que for feito em novembro, os Estados e Municípios, os hospitais, laboratórios e clínicas deveriam receber no dia 5 ou 6 de dezembro — normalmente recebem no quinto dia útil —, mas a programação financeira será esta: 50% serão pagos em 20 de dezembro e 50%, com o orçamento de 2016, que já é um orçamento pífio, não vai aguentar até o mês de competência, outubro de 2016.

Por isso nós estamos na luta pela aprovação da Proposta de Emenda à Constituição nº 1, de 2015, que busca nada mais do que resgatar o Saúde+10 e



assegurar recursos melhores do que aqueles que nós mesmos, a maioria dos Parlamentares, aprovamos nesta Casa. Eu me refiro à Emenda Constitucional nº 86, de 2015.

Preocupa-me o valor do transporte, e eu não saberia estimá-lo. Portanto, esta é a minha pergunta: quanto custa hoje, em média, o transporte de um corpo, por exemplo, de Brasília a Santa Catarina?

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Quem responde?

A SRA. CARMEN ZANOTTO (PPS - SC) - Quero ressaltar ainda que não acho que não seja meritória a proposta do Deputado João Campos. Muito pelo contrário! Acho que alivia o sofrimento da família, alivia a angústia da espera. Efetivamente é uma proposta para amenizar a dor daqueles que perdem um familiar que estava distante. No entanto, para quem é gestor do SUS, o custo é uma preocupação grande, devido ao nosso momento atual, Presidente Perondi.

O Deputado João Campos poderia até me dizer: *"Não, Deputada Carmen, isso vai passar ali na frente"*. Com a aprovação da Emenda nº 21, vamos apenas amenizar a situação. O subfinanciamento da saúde é algo com que ainda vamos sofrer muito. Volto a manifestar esta preocupação: se, no texto, passar a autorização — discutimos isso na última semana aqui na nossa Comissão de Seguridade Social e Família —, depois de autorizado passa a ser uma determinação judicial. Quem vai responder pelo ônus? A União, os Estados ou os Municípios? Como vamos fazer?

Obrigada.

O SR. PAULO ROBERTO ALONSO - Deputada, eu não tenho esse dado do custo do transporte, mas certamente é muito inferior ao do processo que vem antes, que é o da preparação, o do custo do esquife, que é um esquife especial, o da documentação que tem de ser emitida. Então, certamente o custo do SUS — se for do SUS, é óbvio — vai ser muito superior ao custo do simples transporte pela empresa aérea, que vai, obviamente, atender a toda a regulamentação da ANAC.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Dra. Patrícia, o Ministério tem dinheiro?

A SRA. PATRÍCIA GONÇALVES FREIRE DOS SANTOS - Que coisa difícil! Se o Ministério tiver dinheiro, o senhor me conte, porque vamos atrás dele para financiar as nossas ações de saúde.



A SRA. PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE (DEM - TO) - Se for essa a pergunta, muitas outras ações nem podemos discutir.

A SRA. PATRÍCIA GONÇALVES FREIRE DOS SANTOS - É verdade, mas, enfim, atendo-me um pouquinho àquilo que estou autorizada a responder em nome dele, quanto à questão do transporte do cadáver, há todas essas considerações que o comandante citou. Eu também não tenho esse dado. Na verdade, o transplante se reveste de caráter de urgência. Nós nunca sabemos quando uma notificação de morte encefálica vai acontecer. Pode acontecer à noite, pode acontecer em feriado. Não existe hora para uma doação acontecer. A família brasileira, solidária como é, tem doado cada vez mais. Temos problemas, mas ela tem doado cada vez mais. O transplante tem esse caráter de urgência e, obviamente, acontece na última hora. Nós sabemos, Deputado, que, se formos comprar uma passagem de última hora, vamos pagar a tarifa cheia. Todo mundo sabe disso. O valor da passagem comprada de última hora é bastante alto, pelo menos para o meu bolso. Então, o que acontece? Considerando esse caráter de urgência, poderíamos fazer uma conta rápida. Por exemplo, o fato aconteceu agora e duas pessoas vão fazer a captação. Em geral temos 40 minutos, 1 hora para emitir as passagens antes de o voo sair. Será cobrada então a tarifa cheia. Se precisarmos transportar de última hora um item, vamos pagar também a tarifa cheia. Vamos supor que custe 2 mil reais uma passagem. Multipliquem esse valor pela quantidade de voos, pela quantidade de itens que temos que transportar de lá para cá e vejam que teríamos que trabalhar só para pagar passagem e transporte de item.

Então, relativamente ao custo, eu não tenho dúvida de que seria um gasto muito expressivo para o Sistema Nacional de Transplantes e para o SUS de uma forma geral.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - O Deputado João Campos, em relação a isso, já abriu. A questão agora passa a ser a do cadáver.

A SRA. PATRÍCIA GONÇALVES FREIRE DOS SANTOS - Isso também se reveste de caráter humanitário, solidário e emotivo para as famílias, que não querem esperar pelos seus parentes. Reveste-se igualmente de toda aquela especificidade técnica que já foi colocada, como a necessidade de embalsamamento. Isso tudo deve encarecer bastante. Eu não tenho esse dado.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - A palavra continua aberta. (*Pausa.*)



O projeto é meritório, Deputado João Campos. É meritório. Isso é indiscutível. V.Exa. disse que há o atestado de pobreza etc.

Eu tenho medo de que isso abra uma porta, porque o SUS é universal. Vai ser um serviço do SUS? De repente, o SUS irá transportar todos os cadáveres do Brasil, os de pessoas que morreram longe de seus Municípios. Isso precisa ser trabalhado. De repente, não é grande. Eu desconhecia o custo do preparo. O custo do transporte rodoviário é enormemente menor, é bem mais simples.

Eu estive hoje de manhã com o Ministro da Saúde. Ele me recebeu animado, sorrindo. Nem parece que foi difícil o dia e que 10 mil toneladas estejam caindo sobre a cabeça dele. Ele me disse que este ano precisa de 3 bilhões e 500 milhões de reais para fechar as contas. Em novembro ele vai ter dificuldade para pagar dezembro. Acho que não consegue pagar dezembro. São 3 bilhões e 500 milhões de reais.

Ontem o Ministério do Planejamento encaminhou uma proposta de déficit fiscal deste ano — espero que seja a última versão, porque tem mudado com muita frequência. O déficit é espantoso. É espantoso. Está mudando porque o Governo está batendo cabeça. No caso da saúde, ele mandou a nova proposta, colocando as emendas parlamentares dentro do piso constitucional. O Ministério planejou que vai gastar "x", sem as emendas no piso. O Ministério do Planejamento está impondo isso. Esta Casa vai decidir — a Deputada Dorinha faz parte da Comissão de Orçamento, se não me engano — se ficarão fora ou dentro do piso. Se ficarem dentro do piso, o Ministério perderá, no ano que vem, mais 3 bilhões e 800 milhões. Isso já está dando uns 5 bilhões e meio de reais de buraco para o ano que vem, no mínimo, sem aumentar serviço, sem estabelecer reajuste, sem realizar novo serviço. O crescimento é vegetativo.

O SR. PAULO ROBERTO ALONSO - No caso das empresas aéreas, são 7 bilhões.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - As empresas aéreas também devem estar sofrendo, porque estamos quase numa depressão econômica. Falta pouco, falta começar a quebrar banco. O HSBC já foi embora. Esse já foi um sinal significativo para que mais empresas fechem. Então, o quadro econômico é indiscutível. Pior, o Governo está como biruta de aeroporto. E o Ministro Levy é considerado um bombeiro responsável pelo incêndio, pelo próprio Governo.

Há essa questão do custo, do controle. Vejam o Bolsa Família, que Ricardo Barros está tendo a coragem de avaliar. A Ministra, na televisão, foi muito sincera, disse o



seguinte: *"Não, o Bolsa Família, de fato, é um programa de complementação de renda"*. O próprio *site* do Ministério mostra que uma significativa parte tem renda, e está recebendo o benefício. É indiscutível a importância social desse programa, mas ele virou uma mãe maravilhosa. Isso tem custo.

Esse é um desafio para nós legisladores, não é, Deputado João Campos? É um desafio.

Alguma pergunta?

O SR. JOÃO CAMPOS (PRB - GO) - Eu queria só fazer umas considerações.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Sim.

O SR. JOÃO CAMPOS (PRB - GO) - Eu não estou com medo. Eu não tenho nenhuma insegurança em relação ao que está sendo proposto. Todos nós, inclusive V.Exa., temos muita responsabilidade sobre os projetos que são colocados aqui. Nós temos que debatê-los, aperfeiçoá-los e aprová-los com muita responsabilidade.

O convencimento que eu tenho quanto ao alcance social deste projeto é o mesmo que eu tenho quanto à responsabilidade de convertê-lo em lei. É só buscarmos como fazer. A Deputada Dorinha disse bem que, se a questão for essa de não se ter dinheiro, então vamos ter que parar um conjunto de ações, vamos ter que parar de fazer internações pelo SUS. Falta dinheiro! Que as polícias parem então de prender bandido neste País! Falta dinheiro! Vá alguém conversar com José Eduardo Cardozo, Ministro da Justiça, para ver se há dinheiro para construir uma cadeia no País. Não há. E as polícias continuam prendendo, vão continuar prendendo. Essa é uma exigência da sociedade.

Na área da educação, faltam universidades. Nem vou falar sobre o que falta nas universidades públicas já existentes. Falta escola de tempo integral. E o Governo continua fazendo. Mas falta dinheiro. Se alguém for perguntar ao Ministro Mercadante se há dinheiro para a educação, ele vai dizer que não há, mas o País continua andando. Por quê? Porque o Governo, assim como nós aqui, tem que estabelecer prioridades. Isso é prioridade? Isso nos sensibiliza? Essa é uma ação que deve ser desenvolvida? Em caso positivo, vamos convertê-la em lei, com responsabilidade, criando, daí por diante, parâmetros dentro de um sistema de regulação. Agora, não podemos simplesmente só usar este argumento: *"Olhe, o País tem déficit, no SUS falta dinheiro, não dá para avançar"*. Não, sempre dá para avançar, sempre dá.



É com essa expectativa, com essa compreensão, com essa concepção que eu espero, Presidente Perondi, que, num segundo momento, certamente com a contribuição da nossa Relatora para aperfeiçoamento do projeto — ela já demonstrou que tem sensibilidade para fazer isso —, possamos de fato avançar. Ele é de 2004. Espero que possamos aprová-lo aqui, com os aperfeiçoamentos que forem necessários, com esse espírito de responsabilidade, sem excluir a generosidade, e fazer com que, num tempo mais breve, ele se converta em lei e dê segurança jurídica para essas ações.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Deputada Dorinha, quer se manifestar?

A SRA. PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE (DEM - TO) - Na verdade, eu vou me inteirar sobre isso. Só falei sobre essa questão de orçamento porque realmente — desculpe-me, Dra. Patrícia, representante do Ministério da Saúde — não tenho como não dizer do meu incômodo quanto ao orçamento da saúde. Não se trata de contingenciamento, mas sim de corte em relação a 2015, que já foi um ano ruim. Na educação, o corte é de quase 27%; na saúde, de quase 20%.

Relativamente às emendas parlamentares, sequer temos respostas em tempo hábil. O Ministério da Saúde tem um número reduzido de técnicos analisando a questão. Pelo menos é o que ouço. Ficou inclusive de enviar para todos os gabinetes uma relação das ações que seriam comprometidas no Orçamento de 2016, para que pudéssemos privilegiar nas nossas emendas, e a relação que veio — estou falando do meu caso — é incompleta, inadequada.

Eu entendo, o meu partido foi contra essa questão de complementar o orçamento da saúde, o mínimo, com as nossas emendas. As nossas emendas tinham que ser complementares. A União não deveria usar o nosso chapéu para fazer a parte que é obrigação dela fazer.

Quanto ao projeto em particular, eu estou disposta a ouvir, a conversar com o autor, com o Deputado Perondi e com outros Deputados que quiserem, para que possamos enfrentar o que for possível. Acho que é a regulamentação de um trabalho que já vem sendo realizado, mais por vontade, não por determinação legal, dentro dos limites. É lógico, a minha linha também é esta, a de definir o mínimo possível que dê garantia



jurídica, e a regulamentação deve ser feita pelo próprio Ministério da Saúde, ouvindo os parceiros, porque isso é dinâmico, há mudanças, há evolução.

Em qualquer situação, e esta não é diferente, temos que estabelecer prioridades considerando o conjunto relativo à saúde. Se no momento for possível enfrentar só a questão do transporte de órgãos para transplante, é possível indicar prazo para que o Governo regulamente a questão do transporte de cadáveres? Seria o Ministério da Saúde o responsável? A área social poderia entrar com uma parte especificamente? O que seria de cada um? Eu acho que precisamos enfrentar isso, porque o problema existe.

No dia em que comecei a trabalhar na relatoria, eu nem havia pensado na situação das pessoas que são transportadas pelo próprio sistema de saúde para outro Estado e ali morrem. Seus corpos têm que voltar, e as famílias não têm condições de arcar com essa despesa. Na verdade, o próprio sistema estadual as transportou para que fizessem o tratamento. Então, como lidamos com isso? O Estado as levou, e depois, como se faz? Como podemos regulamentar isso? O dinheiro poderia vir da área social, com uma colaboração? Eu acho que existe um desejo comum. Todo mundo aqui está agindo de maneira responsável, pensando no cidadão. Como podemos construir essas alternativas?

Eu quero me colocar à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - Muito bem.

Alguém mais quer se manifestar?

O SR. RAFAEL JOSÉ BOTELHO FARIA - Deputado, quero só colocar novamente a SAC à disposição. Nós estamos à disposição para ajudá-los, para auxiliá-los no que for possível na questão da regulação, na questão da agência, na questão da legislação.

Concordo com a opinião dos senhores a respeito da questão regulatória, da questão legal, que deve ser realmente bem flexível. Deve estabelecer diretrizes. A parte regulatória pode ser mutável, é viva, pode ser mudada com uma agilidade muito maior.

Essa é a posição. Acho que vimos tratando disso nesta Casa, como comentou o Coronel Alonso. Na Lei do Aeronauta, vimos atualizando isso. Esse é um modelo que deve ser seguido, sim, com essa flexibilidade. Na regulamentação, realmente é mais fácil a mutação.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. Bloco/MDB - RS) - *(Falha na gravação.)*
Agradeço aos convidados e também aos Srs. Deputados. Muito obrigado a todos.

Está encerrada a reunião.