



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

TRANSCRIÇÃO *IPSIS VERBIS*

CPI - CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 1096/07	DATA: 2/8/2007
INÍCIO: 9h33min	TÉRMINO: 18h35min	DURAÇÃO: 9h02min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 8h16min	PÁGINAS: 221	QUARTOS: 100

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

MARCO ANTONIO BOLOGNA - Presidente da TAM Linhas Aéreas S/A.
RUY AMPARO - Vice-Presidente Técnico de Manutenção da TAM Linhas Aéreas S/A.
MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Consultor de Comunicação da Airbus no Brasil.

SUMÁRIO: Tomada de depoimentos.

OBSERVAÇÕES

Há termos e expressões ininteligíveis.
A reunião foi suspensa e reaberta por 3 vezes.
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.



A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Declaro aberta a 34ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da Gol e um jato Legacy da American ExcelAire, com mais de 1 centena de vítimas.

Sras. e Srs. Deputados, encontram-se sobre as bancadas cópias das atas da 29ª, da 30ª e da 31ª reunião.

Pergunto aos Srs. Parlamentares se há necessidade da leitura das referidas atas. (*Pausa.*)

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Eu solicito a dispensa da leitura das atas.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Dispensada a leitura das atas, a pedido do Deputado Carlos Willian.

Em discussão as atas. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discuti-las, em votação.

Os Srs. Deputados que aprovam as atas permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovadas as atas da 29ª, da 30ª e da 31ª reunião.

Esta reunião foi convocada para a tomada de depoimento, agora pela manhã, do Sr. Marco Antonio Bologna, Presidente da TAM Linhas Aéreas S/A, a quem convido para tomar assento à mesa.

Antes de conceder a palavra ao Dr. Marco Antonio Bologna, gostaria de registrar a presença da Deputada Manuela d'Ávila, que deseja acompanhar...

Eu passo a palavra para o Relator, Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Estamos recebendo aqui a presença de alguns familiares das vítimas do avião da TAM, que representam um grupo de familiares gaúchos que estão aqui... são de todo o País, acompanhados da Deputada Manuela d'Ávila, para entregar um manifesto que eles elaboraram que trata da situação vivida pelos familiares neste momento.

Então, queremos, na verdade, abrir a oportunidade para que vocês possam vir aqui nos entregar esse manifesto.



(Pausa prolongada.)

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Antes de passar a palavra para o Sr. Marco Bologna... Ele próprio me apresenta um ofício do Senado Federal que o convoca para uma oitiva hoje ainda, às 14h.

Gostaria de submeter aos Deputados, para votação, proposta para garantir o encerramento da nossa reunião, no máximo, às 13h30min, para que, então, depois, ele possa ser ouvido no Senado Federal.

Coloco a proposta em votação.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Para encaminhar, Sra. Presidenta.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Pois não.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Lamento essa convocação do Senado em um dia tão importante quanto este para a Câmara dos Deputados, mas acho que a proposta da senhora é apropriada, até as 14h30min...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Seria até as 13h30min.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Desculpe-me, até as 13h30min. Agora, desde que o Sr. Relator e a Sra. Presidenta sejam enérgicos na concessão de tempo para os Deputados, para que todos possam se manifestar.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - De acordo? *(Pausa.)* Não havendo quem queira discutir, fica aprovado, então, o final da sessão às 13h30min, com a garantia da energia solicitada pelo Deputado Carlos Willian.

Sr. Relator, gostaria de passar a palavra ao Presidente da TAM Linhas Aéreas, Sr. Marco Antonio Bologna, que terá cerca de 20 minutos para sua apresentação inicial. Podemos ser rigorosos quanto tempo: 20 minutos.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Bom dia, Sra. Presidente desta CPI, Deputada Solange. Bom dia, Sr. Relator, Deputado Marco Maia. Bom dia a todos os Deputados e a todos os presentes. Senhoras e senhores, inicialmente, queria transmitir o nosso pesar e as nossas condolências aos familiares dos passageiros, dos nossos clientes, dos nossos tripulantes e dos nossos funcionários que foram vitimados no acidente do vôo 3054 e, em especial, a esta Casa, a Câmara dos Deputados, pela perda do Deputado Júlio Redecker. Vamos fazer uma apresentação inicial, porque eu gostaria de cobrir alguns aspectos, tanto da companhia TAM...



A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Dr. Marcos, o senhor solicitou a presença de 2 vice-presidentes, que o acompanham. Não usarão a palavra, mas poderão assessorá-lo em tudo o que o senhor desejar. Gostaria que o senhor os apresentasse, por favor, antes de iniciar sua apresentação.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Estão aqui ao meu lado o Vice-Presidente de Planejamento, Paulo Castello Branco; e o Vice-Presidente Técnico, Ruy Amparo, que se inscreveram também, assinaram o termo. Em qualquer pergunta mais específica, eles poderão estar me auxiliando aqui nas respostas. Dando início à apresentação, indo direto para a pág. 3, a TAM é uma companhia que hoje opera 92 aviões de médio porte, divididos em 16 aparelhos Fokker 100, com 100 assentos; 15 aparelhos 319, com 144 assentos; e 61 aparelhos Airbus 320, com 168 a 174 assentos. Na família de aviões de grande porte utilizados em longo curso, temos 10 Airbus 330 e 3 aviões Boeing MD-11. Em termos de funcionários, a TAM hoje tem um total de 18 mil funcionários. Uma pergunta que foi feita aqui, na oitiva anterior, ao meu Vice-Presidente Técnico era sobre a quantidade de funcionários dedicados a cada área. Então, como tripulantes técnicos, temos 1.481, o que dá 14,1 tripulantes por aeronave; tripulação comercial, são 3.500 comissários e aeromoças, dando uma taxa de 33,4 tripulantes por aeronave; na manutenção da TAM temos 1.740, ou seja, 16,6 por aeronave, e em aeroportos, 8.200 aproximadamente, com 78,1. Isso dá um total geral de funcionários por aeronaves de 171, quase 172 funcionários por aeronave, que é uma taxa bastante compatível com a média internacional de companhias aéreas. A TAM não trabalha com terceirização nem na parte de manutenção nem na parte do atendimento aeroportuário. Na parte de volume de passageiros transportados, no ano passado transportamos 25 milhões de passageiros: 22,5 milhões no mercado doméstico, 2,5 milhões no mercado internacional. E no primeiro trimestre deste ano, 5,8 milhões no mercado doméstico e 800 mil no mercado internacional. Na parte de manutenção, temos um custo, alinhado com as melhores práticas internacionais, de 600 dólares por hora voada sendo expendidos no equipamento Airbus 320, equipamento que foi acidentado. O total de manutenção despendido na companhia em todo o seu universo de frota é 250 milhões de dólares por ano. Em termos de horas voadas, a TAM, no ano 2006, totalizou mais de 390 mil horas de vôo; no



primeiro trimestre deste ano, mais de 111 mil horas de vôo. Atendemos 49 destinos no Brasil. Temos acordos comerciais com companhias regionais para mais 27 destinos e temos 6 destinos operados pela subsidiária nossa, a TAM Mercosur, e 2 por nós, dentro da América do Sul, e 5 destinos intercontinentais. Temos também acordos — e somos auditados — com a Air France, com a American Airlines e com a TACA. Estamos em um processo, já anunciado anteriormente, de acordos de *code-share* com a TAP, com a United Airlines, com a Lan Chile e, futuramente, com a Lufthansa. Ainda, além desses acordos de compartilhamento, temos 63 acordos de distribuição de passageiros com diferentes empresas internacionais. Agora a visão geral do organograma, ou seja, do processo decisório da TAM, como nós nos organizamos para gerenciar a companhia. Existem 5 vice-presidências. Há a Vice-Presidência de Operações, que cuida de toda a tripulação, tanto a tripulação de cabine quanto a tripulação técnica, e despacho operacional de vôo, escala e engenharia de operações, que é ocupada pelo Comandante Alberto Fajerman. Na área de planejamento e alianças, que cuida de toda a parte de rota, malha, gerenciamento de receita, o Vice-Presidente é Paulo Castello Branco, que se encontra aqui comigo. A parte comercial, a parte dedicada a vendas, e toda a parte de atendimento aeroportuário, o Vice-Presidente é Wagner Ferreira. Na parte de Vice-Presidência financeira, o Sr. Líbano Barroso. Na Vice-Presidência Técnica, que se dedica tanto à manutenção na área de linha quanto à manutenção mais pesada, cuidando do Centro de Manutenção de São Carlos, além também de toda a parte de suprimentos da companhia, o Vice-Presidente é Ruy Amparo, que se encontra aqui conosco também. Suportando a Presidência, existe a área de tecnologia de informação, a área voltada a recursos humanos, gestão de pessoas, a área voltada ao desenvolvimento de *marketing*, a área de auditoria interna, a área de comunicação corporativa, o serviço de atendimento aos usuários — *Fale com o Presidente* — e, no caso específico aqui, uma área muito importante para o que vamos debater, que no jargão da aviação é “*safety*” — traduzindo: toda a área de auditoria de segurança de vôo. Essa é ocupada pelo Comandante Marco Aurélio Castro. Ele já está convocado por esta CPI e deverá ter sua oitiva marcada brevemente. A Presidência responde a um conselho de administração: são 3 membros da família Amaro — Maria Cláudia, Maurício e D. Noemy, viúva do



Comandante Rolim — e 5 membros independentes, Adalberto Schettert, Sr. Luiz Antonio Viana, Sr. Pedro Parente, Sr. Roger Ian Wright e Sr. Waldemar Verdi. Somos uma empresa... Na área de certificações relativas a nossa operação, nós obtivemos o certificado IOSA. Esse certificado IOSA...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Por favor, aumentem o som, por gentileza. É o segundo Deputado que solicita que aumentemos o som do microfone do Dr. Marco.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - O certificado IOSA é um programa da associação internacional das companhias aéreas, IATA, específico para auditoria, focado em segurança e operação de voo. Obtivemos essa certificação em janeiro deste ano. Hoje, é a única companhia aérea que possui essa certificação. Foram mil requisitos envolvidos. Foi uma auditoria que levou praticamente 1 ano e 4 meses. Ela auditou, por empresa independente, toda a área de operações de voo e cabine, carga, manutenção, suprimento, área de segurança, treinamento e despacho de voo. E dada a relevância desse quesito segurança no Brasil e no mundo, vem se transformando como uma exigência hoje para ser membro da IATA a exigência que todas as empresas membras sejam certificadas até o final deste ano. Nós estamos com certificado emitido no dia 10 de janeiro, com validade até janeiro do ano que vem. Além disso, a TAM é membra dos mais importantes comitês de segurança de voo, tanto nacionais como internacionais. Nós fazemos parte do comitê do Reino Unido, do comitê de segurança de voo do Reino Unido. É um comitê composto de 90 empresas associadas, com reuniões bimensais. Somos também parte do grupo da América Latina da própria IATA, um grupo de trabalho com reuniões trimestrais, voltado a assuntos de segurança, operação e meio ambiente. Somos também membro do comitê de *safety*, de aconselhamento de segurança, da IATA e também do comitê pan-americano de segurança da aviação. Somos também membro da Fundação de Segurança de Voo, a Flight Safety Foundation, fundação internacional que reúne mil indivíduos em 140 países, com diversas organizações. Somos membro do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, o CNPAA. Somos membro da Comissão de Controle do Perigo Aeroviário no Brasil. Isso no Brasil é um quesito importante, em função da incidência de colisões com pássaros. Somos membro também da Comissão de Segurança de Voo do Sindicato Nacional



das Empresas Aeroviárias. Todas as certificações também de manutenção nós possuímos. Possuímos a Certificação de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo. Ela tem a sua emissão em 2 de maio de noventa e.. primeira emissão, desculpa, a última emissão em 2 de maio de 2006, sem validade preestabelecida. Temos certificado de homologação de empresa por parte da ANAC. Ela está com emissão no dia 18 de agosto de 2005, sem validade preestabelecida. Temos a aprovação... o certificado de aprovação da junta europeia, da EASA, pelo fato de sermos um operador de equipamentos europeus. Essa emissão é de abril de 2004, e teve a sua última revisão em junho de 2006, sem validade preestabelecida. Já citei também o certificado IOSA, não só na segurança, mas também como operador de transporte aéreo. Na parte de... continuando a parte de certificações, nós temos certificado emitido pela agência DNAC, agência do Paraguai. Possuímos uma subsidiária naquele país. Temos uma certificação de reconhecimento aeronáutico por parte da autoridade chilena. Temos certificado de acreditação do DIRMAB, que é voltado à manutenção da aeronave presidencial, do Airbus da Presidência. Isso foi concedido no dia... em outubro de 2004, com validade até setembro de 2008, pelo Comando da Aeronáutica. Temos certificado de qualificação de oficina de aferição pelo INMETRO e certificado de homologação de centro de treinamento pela ANAC. Temos também da autoridade uruguaia e da autoridade das Antilhas Holandesas. Por parte da Airbus, nós fomos considerados, 3 anos sucessivos — são prêmios que são dados em caráter bianual —, no exercício 2000/2002, 2003/2005, 2007... como a melhor companhia operadora de Airbus 320 no mundo, segundo os critérios de confiabilidade operacional, refletindo, portanto, o mais alto padrão técnico de manutenção e operação. A TAM, como confiabilidade operacional... Esse quadro demonstra o número de atrasos ou cancelamentos de vôos causados por eventos de manutenção corretiva. Ou seja, é um avião que estava pronto para partir e que ele é, pela manutenção... com que não haja o despacho desse vôo por um quesito que não seja permitido. A nossa taxa de vôos e atraso está 0,7, a média mundial está na faixa de 0,6, demonstrando aí que a gente se encontra com 0,8, alinhado com companhias internacionais e companhias também da América do Sul, dentro de um quadro bastante favorável. Como frota também... em idade de frota, hoje a TAM, diria até o Brasil, possui uma das frotas mais modernas do mundo, uma das frotas



mais jovens em termos de idade dos aviões. A TAM possui uma idade média de frota de 7,3 anos no seu total, excluindo os aviões Fokker 100, que estão sendo retirados da nossa frota até o primeiro trimestre do ano que vem, num processo de atualização da nossa frota. Considerando, portanto, só a frota Airbus, é uma frota jovem, uma frota de 5, 6 anos, bastante abaixo das demais empresas aí demonstradas. A política de aquisição de aviões por parte da empresa. Como que é a política de aquisição de aviões tanto novos quanto aviões no mercado secundário? A nossa preferência é sempre pela aquisição de aeronaves Airbus novas, atendendo — ou Boeing, que também temos contratado com a Boeing —, atendendo à padronização da frota. Essa preferência, ela é sempre dada por colocação de contratos firmes de compra que a TAM possui. Contratos firmes de compra tanto com a Airbus quanto com a Boeing deste ano até 2018. Em função de movimentos de aumento de demanda ou da falta da capacidade do fabricante em entregas de novos pedidos que sejam necessários, além dos já firmes colocados, a companhia opta por aquisição de aeronaves de companhias de *leasing* no mercado, ou seja, aeronaves que já estão em uso. A política da TAM na aquisição de aeronaves tem que atender todos os critérios técnicos e que estejam em perfeitas condições de certificação e em condições de aeronavegabilidade. Os critérios técnicos que nós utilizamos são determinados pelo Departamento de Engenharia, que avalia cada avião individualmente, em termos obviamente técnicos também de comunalidade, ou seja, de compatibilidade com os demais equipamentos da frota, padronização operacional, e só colocamos na frota aviões usamos com o máximo de 20 mil ciclos, que representa um terço da vida útil projetada de um avião novo. Na área de treinamento de tripulantes, nós temos, como eu disse: tripulantes técnicos, quase 1.500 tripulantes técnicos, entre comandantes e co-pilotos; tripulantes comerciais entre comissários, aeromoças 3.505. O número total de horas que a gente despende de treinamento de simulador até junho deste ano, portanto, em 6 meses, foi de 6.463 horas de treinamento em simuladores, mais 4.823 horas de treinamento em ambiente fora de simulador, completando, portanto, 41 horas em simulador e 170 horas em sala de aula e 100 horas de treinamento de vôo com instrutor para cada tripulante. Isso dá um total, portanto, de 311 horas de treinamento básico. Na parte de tripulação comercial são 4.260 horas de treinamentos, num total de 264 horas por



tripulante nesse período. A periodicidade, ela é semestral de checagem — o treinamento periódico de horas e o currículo por tripulante —, num total de 54 horas, como eu já citei; em sala de aula, 40 horas; em simulador, 14; e a periodicidade anual num total de 51 horas. Isso tudo dentro dos padrões de melhores práticas da recomendação do fabricante e dos órgãos de segurança e da Agência Nacional de Aviação Civil. Nosso gasto com treinamento no ano de 2006 somente ligado a tripulantes, excetuando aqui o treinamento despendido com as outras áreas da companhia, atingiu 13 milhões de reais o ano passado e este ano, até 30/6, 6,5 milhões de reais. A companhia também, para gerenciar a sua atividade do dia-a-dia, ela tem um Centro de Controle de Operações Aéreas. Esse controle é onde são tomadas as decisões operacionais no dia-a-dia. Nenhuma... Em toda a sala, num mesmo ambiente, são reunidas todas as informações e as pessoas que tomam a decisão, desde coordenação de vôos, central de aeroportos, execução da escala de tripulação, chefia de tripulações, a parte de controle de manutenção, a parte de despacho operacional de vôos e da programação da malha aérea, tomando decisão 24 horas por dia, 7 dias por semana. Subordinado, esse centro de coordenação, a um comitê operacional, que ele entra em momentos de crise ou de alerta, para assegurar a integridade das operações, para atuar em situações de crises operacionais e, principalmente, para monitorar e avaliar o desempenho desse centro de controle e dar as diretrizes. O comitê tem membros permanentes: a presidência, as vice-presidências e diretores específicos, e membros transitórios, dependendo do assunto que está sendo tratado. Como que esse comitê trabalha? Ele trabalha por regimes de alerta que definem o grau de atenção da área em relação ao comitê operacional. Nós temos o alerta azul, que é uma operação onde não há nenhuma perturbação na operação. Nós temos o alerta amarelo, que são pequenos problemas do dia-a-dia típicos, como o fechamento de base por problemas meteorológicos de um aeroporto; indisponibilidade de aeronaves em alguma base remota ou que haja uma intolerância nos níveis de pontualidade e regularidade da malha. O alerta laranja, a empresa entra em alerta, este é o momento em que o comitê operacional passa a se dedicar de forma integral, quando se há um alerta de crise potencial, ou seja, uma descontinuidade de operações, como nós tivemos no caso da greve dos controladores, ou a continuidade e/ou agravamento de uma situação de um alerta



amarelo. O alerta roxo é o que entramos no dia 17, é quando nós temos um acidente ou uma crise grave de descontinuidade ou uma longa duração, por exemplo, de um problema de descontinuidade de controle de tráfego aéreo. A informação dada a passageiro também é responsabilidade desse centro de controle — é feita via voz e via dados aos tripulantes embarcados; é feita via rádio e via dados aos aeroportos e *call centers*; é feito via voz e via dados também aos reguladores e provedores de infra-estrutura; INFRAERO; controle de tráfego aéreo, através do DECEA e da Agência Nacional de Aviação Civil. Na parte de segurança, como é que a companhia atua na sua estrutura de segurança de vôo. O Comandante Castro é quem coordena. O Comandante Castro está há 30 anos na nossa companhia, já operou todos os equipamentos da empresa, ele é também comandante, continua operando. Essa é a prática dessa área, gerenciar a segurança e ser também um tripulante, obtendo áreas de gestão de crise, toda a parte de qualidade operacional, toda a parte de leitura de vôos, que é chamado FOQA, toda parte de controle de incidentes ou reportagem de Relatórios de Perigo, os famosos RELPERs, que já são do conhecimento desta Casa, toda a área de comunicação, comunicação de crise, e também a área que conduz o processo de investigação que hoje está em curso. O Safety possui como valores fundamentais: a segurança de vôo, segurança, saúde e meio ambiente; comportamento ético, e valorização da pessoa, do tripulante em especial, na sua atividade diária. Os elementos centrais de segurança são: compromisso, que a direção tem que ter com esse quesito; responsabilidade e empenho de todos os funcionários; comunicação clara de expectativa para zero incidentes; auditoria e mensuração de aperfeiçoamento. Tais princípios são princípios que seguem as melhores práticas internacionais, que são estabelecidas pela Organização Internacional de Aviação Civil. A área de comunicação comunica todos os níveis hierárquicos de diferentes formas: a operação recebe informações através desse programa de qualidade, o Flight Operation Quality, que é o programa de auditoria de vôo, com o auxílio desses relatórios de perigo. A gente estimula que a tripulação faça os relatórios de perigo, recomendando o cuidado necessário aos pilotos nos vôos determinados. A alta gestão recebe relatórios mensais de acompanhamento, contendo as análises desse programa de auditoria de vôo e um resumo de quantidade e assuntos dos RELPERs que foram confeccionados para



todas as ocorrências. Como o RELPER é um dado também que vem sendo bastante importante no processo de investigação e no processo de entendimento desta Comissão, apresentamos neste quadro como ele acontece. Ele inicia por um relatório específico, um relatório de perigo, vamos chamar um relatório de qualquer ocorrência, ele é identificado e coletadas essas informações, avaliado e classificado, desenvolve uma estratégia de controle e aprova tudo isso dentro de uma sistema eletrônico chamado AQD, que é um sistema internacional que a TAM possui. Os boletins. Qualquer funcionário que observar ou ficar sabendo de situações perigosas ou potencialmente perigosas reporta o ocorrido, através do preenchimento desse relatório, inclusive de forma eletrônica. A área de segurança exclui o nome e quaisquer informações que permitam identificar o autor do relatório para manter a confidencialidade como uma forma de estímulo que ele faça esses tipos de relatório. Os dados são tratados e armazenados nesse sistema que eu citei e enviados para as áreas para tomarem providências. Os riscos são avaliados, as estratégias de controle são desenvolvidas e implementados, os resultados são divulgados internamente através de informativos da área de segurança, recomendações de segurança e boletins de alerta a toda a tripulação. Também divulgamos a outras organizações ou setores e outros operadores sempre que o ensinamento seja aplicado. Caso necessário, a gerência ou o comandante da área de segurança comunica a situação diretamente para a presidência da companhia. Então, agora, nos detalhes do ocorrido, desse infeliz acidente, dessa tragédia com o Vôo 3054, só fazendo uma atualização de coisas que já foram ditas, que já foram colocadas até aqui pelo vice-presidente técnico na sua oitiva. O Airbus A-320, de prefixo MBK, tendo como data de fabricação, 13 de fevereiro de 98; foi incorporado à frota da TAM em 8 de dezembro de 2006, dentro daquele critério, que eu já citei, para uma aeronave, vindo de uma companhia de *leasing*, aviões que estejam no mercado secundário; iniciou sua operação, na companhia, no dia 10 de janeiro de 2007; possui um motor, e aqui eu quis esclarecer o motor porque surgiram informações de que a gente estaria trabalhando com turbinas usadas israelenses, houve uma confusão entre a IAE e a IAI. A IAI é uma empresa israelense de qualidade, não é fabricante de motores. A IAE é um consórcio formado pela Pratt Whitney, pela Rolls Royce, pela Japanese Aero Engines e pela MTU alemã, que fabrica o motor V2527,



que motorizava essa aeronave. Até trabalha com a motorização dos seus Airbus tanto, no caso dos 320 e 319, tanto da IAE quanto da CFM, que é uma empresa GE americana e SNECMA francesa. Esse avião possuía 26.320 horas de voo. Ele veio para nós com 13.400, aproximada, ciclos, que é 22% da vida útil do equipamento, portanto, abaixo da nossa política de um terço máximo de vida útil. Os últimos *checks* desse avião já foram fornecidos a esta Casa aqui, uma série de informações solicitadas quanto aos *checks* da aeronave, os *checks* periódicos e programados, que estão aí licitados. E eu aproveito a oportunidade para entregar, foram solicitadas por esta Comissão mais informações a respeito tanto da manutenção do avião, aqui está todo o arquivo do histórico, da manutenção desse avião PRMBK, bem como está aqui toda a certificação desse avião, bem como toda a parte de certificação dos tripulantes de voo e toda a parte das limitações de pouso e decolagem desse avião e todas as características de peso e decolagem, número de pessoas, habilitações, etc., que eu gostaria de passar à Comissão. Os detalhes do voo, continuando, a tripulação técnica. Estava sendo operada pelo Comandante Kleyber. O Comandante Kleyber, com 54 anos, foi admitido na TAM em novembro de 1987, ele possuía 13.650 horas de voo na nossa companhia, ele possuía nesse tipo de equipamento 2.236 horas, passou por simulador de voo no dia 22 de novembro de 2006 e teve o seu último linha de *check*, que é checagem em voo com instrutor no dia 19 de maio deste ano. Ele é habilitado em todos esses tipos de aviões que estão aí citados, um comandante que a gente até lamenta muito a sua perda, um comandante que estava em processo de promoção para operar os aviões A-330 nos voos internacionais. O Comandante Stephanini, 52 anos de idade, foi admitido na TAM em janeiro de 2007, possuindo no total de sua vida como piloto, 14.744 horas, possuindo nesse equipamento 250 horas, atuava como co-piloto desse voo, apesar de ser um comandante. O último simulador dele em 9 de março e a última checagem com instrumento chegador no dia 5 de junho, tendo operado os mais diversos tipos de equipamento, até Boeing 767, onde ele foi instrutor na Transbrasil. É um comandante absolutamente certificado, o filho dele é co-piloto da nossa companhia e o pai dele era comandante da VARIG, portanto, de família de comandante, e por quem nós temos também um grande apreço e lamentamos muito a sua perda. Na tripulação comercial, nós tínhamos a Cassia Negretto, que foi admitida na TAM em



98, a Daniela Bahdur, que foi em maio de 2004, a Michelle Leite, em janeiro deste ano, e a Renata Gonçalves, em setembro de 2005. As condições do pouso. Ao lado dessa demonstração, há uma carta técnica. A Carta de Pouso desse Voo 3054 demonstra que o avião pousou na pista 35L, ou seja, a pista principal de Congonhas. O 35 indica a posição da cabeceira da pista, indica o destino, é o sentido Jabaquara/Bandeirantes. Essa carta, ela considera a pista 35L, ela considera a pista em condições molhada e ela considera com reversos inoperantes, que também é um item que vem bastante sendo colocado no processo da investigação, a famosa, como foi dito, fazer a pinagem do reversor. Esse equipamento estava com 1 reversor pinado. Essa carta permite até os 2 reversores inoperantes. Em condições específicas do voo, temperatura e situação de vento, essa aeronave necessitava de 1.350 metros para parar nessa situação de pista molhada, nessa situação de reverso, nessa situação meteorológica, lembrando que a pista principal de Congonhas tem 1.940 metros. O limite de peso para esse pouso é de 64,5 toneladas e o avião pousou com 62,7 toneladas. Foi também muito falado sobre o combustível. Essa aeronave poderia ter sido abastecida até o total de 18,8 toneladas de combustível. Ela foi abastecida com 9,2 toneladas, pousou com 5,1 toneladas de combustível, que significa um quarto da capacidade dos tanques, para respeitar os limites de voo alternado, de pouso, de preparação para tráfego aéreo, eventualmente até para orbitagem no terminal São Paulo por um problema de tráfego aéreo. O nosso histórico de acidentes e incidentes, a partir que nós implantamos esse sistema eletrônico de monitoração de todos os RELPERs, ele apresenta um histórico: de 2003 até 2006, nós não tivemos nenhum acidente. Infelizmente, tivemos esse acidente agora de julho. Em parte de incidentes, nós tivemos um total de 438 incidentes. Incidentes significam várias situações, desde a abortagem de uma decolagem por algum motivo antes de rodar na pista. Exemplo: um avião que tenha algum... Na hora que vai fazer o *check* final de decolagem, é considerado que ele não pode e ele sai da pista, é considerado um incidente. É considerado um incidente uma colisão com pássaro. É considerado um incidente um pneu furado. É considerado um incidente uma aproximação de tráfego aéreo. Isso também foi muito debatido, aquele assunto do TCAS, quando os aviões indicam uma aproximação abaixo dos limites necessários. Todos esses incidentes são



reportados à autoridade. A autoridade tem cada um deles. Aqui, nenhum tipo de situação onde não haja, por parte da manutenção, a liberação do avião para o famoso *pushback* ou para ir para a pista, não é considerado incidente. O exemplo que foi reportado na imprensa com relação ao nosso vôo de Belém, na data de ontem. Esse avião, ele teve um problema numa válvula hidráulica, ele foi simplesmente atrasado o vôo. Ele nem é considerado um incidente, porque foi a soberania da manutenção de não liberar o vôo até que fosse corrigida essa pane hidráulica que o avião possuía, que foi amplamente divulgado pela imprensa. Em termos de seguros, a TAM e a nossa subsidiária mantêm coberturas de seguros por montantes acima dos valores mínimos obrigatórios. Nós temos a nossa apólice, que está, inclusive, totalmente descrita em nota explicativa do nosso balanço, que é publicado e auditado por auditoria independente e pela Price Waterhouse e pela KPMG. Ela possui, em nota explicativa, lá está dito, nós temos um valor por evento, um valor máximo indenizável de até 1,5 bilhão de dólares, cobrindo vidas, cobrindo o próprio avião e cobrindo danos materiais ao local, não só quem estava no vôo, como também quem estava no local do acidente e os bens do acidente. Em função dos atentados de 11 de setembro de 2001, passou a ter uma exigência internacional de cobertura para eventos contra atos de terrorismo. Nesse caso, a cobertura foi feita. O Governo brasileiro, pela Lei 10.744, em 2003, e no decreto de 2004, assumiu o compromisso, nesses casos, de cobrir eventuais despesas de causas acima, limitadas a 1 bilhão de dólares. A apólice de seguro foi contratada — isso é para transmitir especialmente para os familiares das vítimas, tanto dos nossos passageiros, quanto dos nossos funcionários —, ela foi contratada de acordo com a legislação brasileira, bases em valores similares à melhor prática do valor internacional. Ela é absolutamente ampla e suficiente para cobrir todos os danos às pessoas, a terceiros ou aos bens. Há regras de sigilo nessa relação de segurado, seguradora, resseguradores e dos indenizados. A apólice contratada tem característica de um seguro compreensivo, isto é, conjuga várias coberturas de uma só, portanto, não é uma verba específica e única com uma determinada circunstância ou garantia. O limite máximo, ele depende de diversos requisitos, não se destina a um único evento, mas todos os possíveis eventos que venham a ocorrer neste período, desde o acidente até o período de 1 ano. O limite máximo de



indenização não é um valor que está obrigado a pagar às vítimas. O limite não significa o valor máximo, mas o valor máximo que a seguradora poderá vir a reembolsar o segurado, ou seja, a TAM é a responsável, é ela que é a pagadora desses compromissos e tem o seguro. Portanto, qualquer não cobertura feita pelo seguro é complementado pela própria operadora. As indenizações podem resultar em valor superior, portanto, ou inferior ao limite máximo da indenização, e a TAM se responsabiliza integralmente pelo pagamento dessas indenizações. Do ponto de vista de assistência aos familiares. No momento desta tragédia, sabe-se que o que nos consola, o que nos consegue segurar é a fé, a crença e sabemos que, infelizmente, a gente não consegue fazer com que o tempo volte e que a gente tenha de volta os nossos entes queridos. Mas sabemos que também é importante não só o pesar, mas também a assistência, as condições, as necessárias condições de assistência e apoio. Nós começamos com assistência direta aos familiares das vítimas, estabelecendo um 0800 exclusivo, a utilização de consultores especializados. A TAM trabalha com uma empresa internacional há muitos anos, uma empresa americana voltada a essa parte de assistência aos familiares de vítimas. Auxílio no arranjo de todas as viagens, com passagens, com transporte, acomodação e alimentação. Auxílio para todas as despesas pessoais necessárias. Apoio jurídico para obtenção de toda a parte de óbito, de cópia de Boletim de Ocorrência junto à Polícia, procedimento e autorização para processos de cremação. Todo suporte psicológico e médico, 24 horas, nós estamos dando nos hospitais, no IML, em Porto Alegre, e, conforme solicitação também para aqueles que queiram atendimento a domicílio. Fizemos organização de atos religiosos, confecção e apoio para confecção de camisetas e de outras homenagens às vítimas. E uma resposta sempre oficial às demandas dos familiares via cartas, via *call center* e via nossos voluntários. Eu queria também, Sra. Presidenta, deixar com esta Comissão aquilo que nós tratamos. Houve uma reunião com os familiares das vítimas. Foi endereçada uma carta aos familiares das vítimas com todo o resumo disso tudo e houve uma ata de reunião feita entre os familiares das vítimas e a companhia, estabelecendo uma série de requisitos, de pleitos legítimos e que foram devidamente respondidos. Eu gostaria de deixar fazendo parte desta Comissão também. No apoio direto ao grupo foi dito ... Nós temos um grupo na TAM chamado



Peace, foram algumas informações de imprensa até colocado que isso fosse uma ONG. Na verdade, o Peace são voluntários, são funcionários da nossa companhia. Temos um grupo de 900 voluntários formados para esses momentos de crises. Eles deixam suas funções usuais e se dedicam a apoiar os familiares das vítimas. Os voluntários são treinados segundo as melhores práticas internacionais, com o apoio dessa empresa citada, a FEI. Nesse acidente nós estamos com mais de 300 voluntários Peace apoiando as famílias em hotel, aeroporto e solicitações. Assistência de comunicação, encontro de famílias, reuniões tanto da presidência quanto da vice-presidência, suporte à identificação das vítimas e funeral, estamos vivendo uma ansiedade muito grande com relação ao reconhecimento dos corpos. Nós temos, no momento, pelo IML, 124 reconhecimentos até o último relatório que me chegou. Infelizmente ainda resta a diferença para 199, ou seja, 75 pessoas a serem identificadas. Nós fornecemos uma série de equipamentos em termos de raio X, temos também uma empresa contratada, uma empresa americana, a BMS, que até atuou no evento de 11 de setembro, preparada para iniciar um processo de classificação de bens materiais e ajuda na identificação. O estreito vínculo com os familiares também, iniciativa estruturada, um *website* seguro, um 0800 exclusivo só para os familiares e um atendimento dedicado a ativo por parte do nosso serviço de atendimento a passageiro. Além disso, montamos 2 escritórios junto com a seguradora UNIBANCO/AIG, 1 em São Paulo e 1 em Porto Alegre, para o agendamento e o tratamento dos processos exclusivos, para o processo de agendamento e tratamento das indenizações devidas. Outro dado foi levantado — eu já quero adiantar — em termos da rotatividade dos nossos tripulantes. Nós temos uma rotatividade baixa, uma tripulação técnica de 0,16%, o chamado *turnover*, na tripulação comercial de 0,26% e na parte de horas extras, que são totalmente pagas dentro da regulamentação e dos acordos, nós temos, de 2007 até junho, 4,6 horas extras por funcionários por mês. Temos de processos trabalhistas, nós temos na área de tripulação — isso é o dado acumulado, portanto não são as reclamações deste momento, são reclamações acumuladas e que estão contabilizadas no nosso jurídico —, nós temos 51 discussões com tripulantes técnicos, portanto, 3,4% do total de quase 1.500 tripulantes. Tripulantes comerciais que passam de 5 mil, desculpe, de 4.500, nós temos 9,6%. Na parte de não aeronautas, os aviários,



trabalhadores de aeroportos e outras áreas, 2,8%, ou seja, 236 casos. Isso representa, como eu disse, o total acumulado, incluindo funcionários que também nem mais fazem parte do nosso quadro. E, para terminar, a gente se orgulha, a gente se sente bastante respeitoso com relação a todos os nossos fornecedores, a gente está adimplente em todas as nossas obrigações comerciais, com todas as nossas obrigações sociais, quanto aos impostos municipais, estaduais, federais, taxas, contribuições, junto a todos os órgãos de governos e todas as nossas comunidades que atendemos e a todos os nossos fornecedores. Seria isso a minha apresentação, Sra. Presidenta. Eu tinha uma colocação, se for permitido, Sra. Presidenta. Eu também queria dizer que a TAM é parte investigada nesse processo. O processo é conduzido pelo CENIPA. Nós estamos sendo absolutamente transparentes com a comissão de investigação, colocando tudo que é possível dos dados, auxiliando nos dados. As caixas-pretas, como os senhores sabem, elas foram retiradas do local do acidente e passaram a fazer... ficaram na propriedade do CENIPA. A TAM, oficialmente, passa a fazer parte da comissão, a partir de um ofício, Ofício 03, emitido pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos do Comando da Aeronáutica, ofício recebido por minha pessoa no dia 30 de julho de 2007, cuja primeira reunião — e já indicamos representantes — está sendo no dia de hoje, 2 de agosto, em São Paulo, dentro do TCA. Eu queria deixar também esse ofício constando aqui desta Comissão.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - O Sr. Marcos Bologna assinou um formulário de qualificação, em que se compromete — *“Faço, sob palavra de honra, a promessa de dizer a verdade, do que souber e me for perguntado”*.

Eu vou, inicialmente...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sra. Presidenta, pela ordem, antes de passar para o Relator.

A SRA. PRESIDENTA (Deputado Solange Amaral) - Pois não, Deputado Carlos Willian.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Eu gostaria que V.Exa. solicitasse, ou V.Exa. mesma, identificasse para este Plenário e qualificasse quem são os acompanhantes do Presidente da TAM.



A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, isso já foi realizado. Eu interrompi até o presidente quando estava falando. São 2 Vice-Presidentes, e ele já qualificou, as notas taquigráficas já devem ter esse registro. São 2 Vice-Presidentes da empresa, que apenas o assessorarão, mas todas as declarações serão feitas por ele próprio.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Muito obrigado e desculpa.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Bom, vou passar a palavra para o Deputado Marco Maia, Relator; a seguir cada Deputado terá o prazo de 10 minutos para os seus questionamentos, iniciando pelo autor do requerimento, Deputado Pepe Vargas, que falará a seguir do Relator, Deputado Marco Maia.

Com a palavra o Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Bom-dia, Sra. Presidenta, é uma satisfação estar participando desta CPI sob a presidência de V.Exa., na ausência do nosso Presidente Marcelo Castro, que está ainda convalescente de uma doença e também na ausência do nosso 1º Vice-Presidente, Deputado Eduardo Cunha, que teve hoje, pela parte da manhã, de resolver alguns problemas pessoais na cidade do Rio de Janeiro, mas que, segundo informações, estará retornando aqui já na parte da tarde.

Bom-dia a todas as Sras. Deputadas e a todos os Srs. Deputados; bom-dia a todas e a todos os presentes nesta sessão da CPI; bom-dia ao Sr. Marco Antonio Bologna, Presidente da TAM Linhas Aéreas, estendendo o bom-dia aos outros 2 diretores que aqui o estão acompanhando.

Inicialmente, agradeço, mais uma vez, a presença de V.Sa. nesta CPI, constituída com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema aéreo brasileiro. Lamentavelmente, uma nova tragédia aérea de grandes proporções veio a ocorrer no último dia 17, no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, com o Airbus A-320, da empresa que V.Sa. comanda, vitimando mais 199 brasileiros. Por conta disso, desde a manhã do dia seguinte àquele acidente, os trabalhos desta Comissão voltaram-se, prioritariamente, para a busca das causas e das responsabilidades pertinentes, bem como para a sua relação causal, objeto desta CPI.



Por conta disso, quero dizer a V.Sa. que, em relação a esse acidente, esta CPI já acumulou considerável volume de dados...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Eu gostaria de pedir silêncio ao Plenário, por favor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... seja através de documentos ou de depoimentos, mas, considerando o cargo que V.Sa. ocupa, asseguro que depositamos uma grande expectativa em torno das informações que, a seguir, serão prestadas, pois poderão contribuir muito para esclarecer alguns dos fatores que envolveram aquela tragédia com o Airbus da TAM.

Vamos, portanto, Dr. Marcos Bologna, às perguntas. Primeiramente, tratando sobre a relação da TAM com as famílias das vítimas do acidente. Apesar de V.Sa. já ter apresentado aqui de que forma está conduzindo esse atendimento às famílias das vítimas do acidente, ainda gostaria de fazer alguns questionamentos. V.Sa. poderia nos assegurar que a TAM está cumprindo fielmente a aplicação da IAC 2001001, ou seja, implementando o plano de assistência às vítimas dos acidentes aéreos e de apoio aos familiares em sua plenitude?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sim, nós estamos cumprindo mais, eu diria, do que a regra do IAC. Eu acho que, neste momento, como eu falei, além daquilo que a regra nos coloca, a TAM está colocando à disposição de todos os familiares outros tipos de serviços de atendimento e outros tipos de auxílio. Nós entendemos, como eu disse, que é difícil recuperar o passado, mas, neste momento, o conforto naquilo que sejam as necessidades materiais, necessidades de apoio psicológico, de apoio médico. Nós, inclusive, já acertamos com os familiares a contratação de plano de saúde, o que não está dentro daquilo que seriam as regras internacionais. Os apoios psicológicos são enquanto durarem e serão prestados pela companhia. Tudo isso é coberto pela empresa, e há outras demandas que constam, Sr. Relator, dessa ata que eu passei e que foi fruto de uma reunião na semana passada com os familiares das vítimas. Eles nos apresentaram uma série de solicitações, e nós respondemos a essas solicitações, como constou de uma ata. Ficaram ainda 3 ou 4 solicitações que estão sendo tratadas numa reunião hoje, em São Paulo, pelo Vice-Presidente Líbano Barroso, que vai estar lá atendendo a essas novas solicitações que foram apresentadas pelos familiares.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A TAM está adotando algum procedimento especial no sentido de auxiliar a agilizar o processo de identificação das vítimas, que se arrasta há duas semanas?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sim, lembrando que o processo de identificação é feito pelo Instituto Médico Legal. Então, o que nós procuramos fazer, essa... Eu diria que há um lado de muita ansiedade por parte tanto dos familiares, dos nossos passageiros e clientes, quanto dos nossos funcionários, quanto da própria administração. A identificação, como eu disse, a situação que temos hoje é que foram já 124 identificações, faltando, portanto, ainda um número grande de 75 identificações. Isso é feito pelo IML. Eu tenho tido contatos pessoais com o Secretário de Segurança Pública de São Paulo, contatos telefônicos com o Secretário Mazargão, no qual colocamos e disponibilizamos a ajuda ao IML. Nós oferecemos aparelhos de Raio X, aparelho de tomografia. Oferecemos também toda ajuda na parte de materiais necessários, desde avental ou qualquer outro quesito. Colocamos a nossa equipe também, como citei, dentro do IML. Nós temos voluntários lá dentro e temos também hoje um contato direto entre a Vice-Presidência Financeira e Jurídica da companhia e o Diretor Hideaki, que é o Diretor do IML de São Paulo, tentando minorar esse sofrimento na busca da identificação. A gente tem ido *in loco* observar o trabalho que está sendo feito. E o trabalho está sendo feito com muita seriedade. As famílias também pediram uma visita oficial lá. E a gente colocou essa solicitação ao IML, e eles atenderam a essa demanda feita pela companhia para eles verem o ambiente, certificarem o que está acontecendo. Ou seja, tudo aquilo que a gente puder ajudar junto ao Instituto Médico Legal de São Paulo... Houve também transferência de peritos de outros IMLs, e não só de São Paulo. Veio do Rio Grande do Sul, veio de Manaus. Ou seja, sentimos que o trabalho está sendo feito. É um trabalho minucioso. Nós também temos, Sr. Relator, como citei, a Global BMS, que é uma companhia que está disponível. Já oferecemos essa disponibilidade ao próprio IML. É uma empresa especializada na identificação de corpos e de bens. Ela trabalhou inclusive no atentado de 11 de setembro. É uma empresa já contratada da TAM há muito tempo e que está com seus técnicos preparados para ajudar assim que for permitido ter acesso a qualquer tipo de material.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso não foi permitido ainda? Qual é o entrave que está havendo para que se possa ter essa ajuda por parte desses técnicos?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Existe um processo de investigação criminal. Então, inicia-se, primeiro, por parte do Corpo de Bombeiros, no local do acidente; depois, da Defesa Civil, da parte da Secretaria de Segurança, da Polícia Civil, da Polícia Federal e do próprio CENIPA. Então, o primeiro recolhimento de material se separa em 2: aquilo que seriam os destroços do avião, que é feito pelo CENIPA, hoje se encontra num hangar que é um hangar lacrado. Tenta-se buscar a reconstituição desse avião para fins de investigação. É lacrado pelo CENIPA e pela Polícia federal, e ainda não foi liberado. Então, por exemplo, a BMS, tendo essa autorização, poderia ajudar no trabalho minucioso a ser feito de alguma análise no equipamento. A parte da retirada dos corpos e dos materiais, todas foram para o IML, que está fazendo seus primeiros trabalhos. Há um critério de classificação, de identificação visual, depois por arcada, por reconhecimento ósseo e por DNA. Nós conseguimos, em conversa com o IML, tentar mudar um pouco o processo na parte de DNA, que surgiu um trabalho, que também estamos custeando, de coleta de exame de sangue dos familiares. E a BMS poderá entrar no momento que a investigação liberar esse tipo de material. Um outro dado importante é que nós estamos aguardando ainda as últimas liberações para o imóvel onde houve o acidente, que era o nosso terminal da TAM Express ali na Avenida Washington Luiz. Esse terminal está aguardando as liberações por todos os órgãos de investigação e todas as orientações da Secretaria de Segurança Pública, e, em respeito aos familiares, não queremos fazer nada naquele imóvel, nenhuma intervenção, antes que se tenha a segurança por parte de todos os membros da investigação que não resta nada mais lá dentro em termos de localização de corpos. Como eu falei, 75 ainda estão faltantes. Assim que tivemos essa liberação — já houve uma deliberação por parte do Conselho de Administração da TAM —, nós vamos doar aquele imóvel ao município, e a idéia do Município de São Paulo é a construção de uma praça, onde será feita uma homenagem às vítimas. Então, quando houver a demolição, Sr. Relator, todo esse material da demolição irá para uma área reservada, uma área preservada e controlada, onde eles trabalharão de maneira



minuciosa na identificação e na separação, aí, no encontro não mais de corpos, porque isso já estará sendo liberado e quem faz isso é a Defesa Civil, é o Corpo de Bombeiros e a Polícia Civil, mas, sim, na identificação de objetos, de materiais, recuperação de bagagens, que será entregue de forma classificada e de forma asséptica para todos os familiares ao longo do processo de triagem que será feito por essa companhia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *O.k.* A TAM já está adotando todos os procedimentos pertinentes à correta indenização dos familiares, sempre lembrando que há notícias de que até hoje muitas famílias das vítimas do acidente de 1996 com o Fokker-100 ainda não receberam?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Vamos separar, Sr. Relator, se o senhor permite. No acidente com o 3054, a assistência que estamos fazendo já expliquei. Agora, vou explicar o procedimento de seguro e, depois, vou explicar a situação em que se encontra o processo do vôo 402, de 1996. Primeiro, que o processo indenizatório hoje vai seguir... É como eu falei: há uma apólice de responsabilidade civil. Então, ela existe com 2 características: existe, primeiro, uma cobertura já existente, que é a cobertura chamada de responsabilidade pela empresa de transporte aéreo, que é o famoso RETA. Ele se compara àquele que é o seguro obrigatório, o DPVAT, por parte, no caso, de um veículo automotor. Então, esse trabalho segue uma orientação. Ele é feito e pago como uma forma de adiantamento. Houve também uma evolução bastante positiva na legislação, que permite que se faça adiantamentos de valores do processo indenizatório antes que haja a quitação do processo indenizatório. Isso era antes um complicador, porque, para ter o processo indenizatório final, teria de se chegar ao final do processo de investigação. Isso hoje não existe mais. Então, dessa maneira, esse é o motivo que nós criamos dois escritórios físicos: um em São Paulo e outro em Porto Alegre, para agendamento das famílias, para que elas já iniciem os seus processos indenização. E eu deixo aqui registrado, como eu já registrei aos familiares, que eles podem ficar absolutamente tranquilos, e vão consultar os seus consultores legais, porque qualquer adiamento necessário que seja feito não significa que a TAM irá requisitar qualquer processo de quitação. Então, a indenização é baseada de acordo, segue a orientação da apólice, com aquilo que são as deliberações do Superior Tribunal de



Justiça. Elas são baseadas — as indenizações — naquela pessoa, no ente querido que faleceu, na capacidade econômica dele, na renda que ele gerava, no valor de contribuição familiar que ele dava e na expectativa de vida futura dele. É dessa forma; por isso que cada caso tem um tratamento, por isso que são agendamentos individuais. Como eu falei, a nossa apólice de seguro é muito ampla, ela vai também não só levar em consideração esses casos dentro da regra do STJ, como outro qualquer pleito que venha a ser feito por parte do familiar em relação à perda material que significou a perda do ente querido. Com relação, então, só finalizando, ao vôo 3054 nós temos hoje uma situação de legislação muito mais flexível para se iniciar processo de adiantamento que nós não tínhamos antes. Segundo, nós temos uma forma de devolução — não é? — no trato desse seguro também pela legislação das seguradoras, que evoluiu muito tanto no Brasil quanto no mundo. Então, eu diria que as indenizações serão extremamente suficientes, extremamente amplas para cobrir todos os direitos dos vitimados, tanto em vôo quanto em solo, porque nós também tivemos problema em solo. E, em solo, não só o problema dos vitimados em solo, nós tivemos um impacto na região. Também quero transmitir que essa apólice cobre inclusive aqueles moradores. Felizmente, não tivemos perdas de pessoas no bairro, mas nós tivemos ali um isolamento do bairro, de algumas casas, e estão hoje todas essas pessoas acomodadas em hotel, e a TAM está pagando todas as necessidades básicas. Nós tivemos a perda também, infelizmente, de um proprietário de táxi, e também ele está coberto por essa apólice. E temos também, para o comércio da região, que está impactado, nós temos seguro para lucros cessantes. O caso mais visível é o daquele posto de gasolina, ao lado, que também está coberto, e outros comércios da região. Então, é uma apólice, Sr. Relator, que cobre amplamente todos os riscos, e será tratado individualmente com cada caso, levando em consideração a situação de cada família e de cada vítima, a sua situação de contribuição, a sua situação de arrimo, a situação de ser o contribuinte da casa. Temos menores envolvidos, temos pessoas que nesse momento se tornaram órfãos, nós temos aí de tratar, obviamente, sempre com o representante legal dessas pessoas, para identificar quem é o real beneficiário de todas essas indenizações. E, reforçando, essa é uma obrigação da operadora, a obrigação primária é da TAM, a TAM tem um seguro de cobertura ampla. Então, se esse



seguro não for suficiente, no que nós não acreditamos, ele será também complementado pela companhia naquilo que for necessário. Com relação ao 402, Sr. Relator, nós temos aí 10 anos desse vôo — não é? —, praticamente 11 anos. As seguradoras e resseguradoras internacionais, contratadas na época pelo fabricante, pela Fokker, pela Grumman, que era fabricante do reversor, pela Teleflex, que era fabricante do cabo, porque era um avião que tinha um cabo de *feedback*, e pela TAM, nós já indenizamos 90% das famílias atingidas. Então, em todas as demandas decorrentes desse acidente, a TAM procurou celebrar acordos, visando sempre agilizar as extinções dos processos, não é? Os prejuízos materiais registrados no solo foram indenizados, naquela época, no prazo de 3 meses após a ocorrência. Há demandas que continuam pendentes, por razões que já estão extrapolando os limites da atuação da TAM. A gente tem... a inexistência... Foi comprovado, no caso, o relatório daquele vôo — o relatório de investigação já terminou —, ele comprovou a inexistência da responsabilidade da nossa companhia pelos fatores contribuintes do acidente, lembrando que todo acidente tem fatores que contribuíram, ou seja, não é uma causa única isolada, como pode ser visto na leitura do relatório final do CENIPA. Tal fato, inclusive, já foi confirmado pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Em comunicado à imprensa, divulgado à época para explicar as conclusões do relatório, o DAC esclareceu que foram contatadas deficiências no projeto do fabricante, sendo esse o fator que maior peso apresentou para irreversibilidade do acidente. Desta forma, o que aconteceu? Os 10% que não ainda chegaram a um acordo, Sr. Relator, eles foram, saíram do nosso controle local e acabaram indo para demandas fora do País. Então, eu tenho os detalhes aqui — e eu quero também passar em mais detalhes a situação desses 10%, se o senhor me permite encontrá-las. *(Pausa.)* Já expliquei os 90%. Em suma, os 10% foram basicamente voltados àqueles casos que foram levados... As demandas estão aqui. Então, as demandas que estão pendentes são as seguintes, podem ser resumidas em 5 grupos: são ações ajuizadas no Brasil e nos Estados Unidos, na Califórnia, Nova Iorque e Flórida, por famílias que contrataram advogados nas diferentes jurisdições. É do conhecimento da TAM que boa parte dessas famílias estão tentando resolver pendências e desentendimentos com seus próprios advogados para viabilizar a finalização dos acordos. O segundo grupo são ações envolvendo



menores, que estão sujeitos à tutela do Ministério Público por determinação legal, e isso tem exigido prazos maiores para a conclusão de vários acordos. Manutenção e movimentação de recursos depositados nos autos dos processos são supervisionados pelo Ministério Público. As normas legais vigentes impedem, portanto, o encerramento e conseqüente arquivamento dos processos até que os menores atinjam a maioria. O terceiro grupo são ações de famílias cujos advogados buscaram obter recursos adicionais mesmo após terem concordado na celebração de acordos. Então, trata-se de uma questão de princípio e segurança jurídica de todos os envolvidos, que se tem pautado nos termos acertados. Então, a TAM tem obtido êxito em vários acordos válidos ou até quando julgado e tramitado no tribunal, cumprido, apesar de ter sido acordado previamente. E, por último, o quarto bloco são processos com acordos firmados e já pagos, que não podem ser arquivados devido à disputa existente entre o autor do processo e ex-advogados relacionada a honorários. Então, nesse caso a TAM não está envolvida nessas pendências, mas somente acompanhando o arquivamento. Então, esses são, diria, os limites que a gente pode dividir, não é? Com um primeiro grupo, 90%, já totalmente encerrado, 10% estão divididos nesses 4 tipos de ações.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *O.k.?*

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - *O.k.*

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Só um minuto, Relator, vou solicitar do Marco Antonio Bologna que encaminhe para cópia à Secretaria da CPI a sua exposição, a pedido do Deputado Dr. Ubiali e de muitos.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu podia sugerir, Sra. Presidenta, a gente já encaminhar uma correspondência oficial dando toda a, vamos dizer, situação dessas pendências do vôo 402.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Não, estamos falando da sua exposição inicial. Desculpe.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Ah, sim!

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Da exposição inicial, por favor.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Da exposição inicial, a gente tem aqui já a cópia.



A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Com a palavra o Relator.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Já vou deixar, tem a cópia aqui e tem um arquivo eletrônico que poderia facilitar para a cópia para os demais.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *O.k.*

Dr. Marco Bologna, eu vou procurar ser mais rápido nas minhas perguntas aqui, e se V.Exa. pudesse ser mais rápido nas respostas, até preocupado com o tempo que nós temos...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Perfeito.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sobre as investigações dos fatores que contribuíram para a ocorrência do acidente, a TAM possuía 2 técnicos acompanhando o trabalho de degravação das caixas-pretas de seu Airbus prefixo PR-MBK, junto ao *National Transportation Safety Board*, nos Estados Unidos. V.Sa. autorizou a divulgação dos conteúdos das caixas-pretas para a imprensa ou para algum outro órgão governamental?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, Sr. Relator. A TAM, no momento, como eu deixei aqui o ofício, passa a ser parte integrante do processo de investigação a partir da data de hoje, junto ao CENIPA, oficiado no dia 30 de julho. Antes, só acompanhamos... O nosso piloto acompanhou, como forma de facilitar qualquer dado. Ele não teve acesso a esses dados, porque eles são de uso exclusivo de um órgão independente, que foi o órgão americano na investigação. Não procede... nós não tivemos... O acesso, até então, que tivemos é o que está sendo conhecido pela imprensa, que foi até matéria da Comissão, ontem, nesta Casa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA – Então, V.Sa. deve estar acompanhando os trabalhos de investigação dessa CPI sobre o acidente com o Airbus, bem como as notícias que vêm sendo veiculados pela imprensa. No dia de ontem, após ouvirmos a degravação da caixa-preta com os dados de voz da cabine da aeronave e analisarmos algumas informações da caixa de dados, ficou estampado o fato de que a aeronave, por algum motivo ainda não bem identificado, não desacelerou, conforme o previsto. Para V.Sa., considerando que a TAM opera com diversas aeronaves da Airbus, quais os possíveis motivos para o avião não ter freado?



O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Bom, Sr. Relator, como eu falei, nós estamos debaixo de uma investigação. A gente sabe que o avião não desacelerou e que, obviamente, se isso tivesse ocorrido não teria ocorrido o acidente. Os fatores contribuintes para isso serão apurados durante a investigação. Eu lembro que toda norma de investigação a que nós, como operadores, estamos submetidos, está debaixo do Anexo 13 da Aviação Civil Internacional, debaixo do Tratado de Chicago, de 1944, e nós somos parte investigada, então, Sr. Relator, qualquer tipo de inferência que eu fizer, qualquer tipo de probabilidade seria prematura antes do encerramento das investigações que vão identificar quais foram os fatores contribuintes para o fato de o avião não ter desacelerado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas V.Sa. acredita que a aeronave possa não ter freado devido aos manetes de aceleração das turbinas estarem em posição incorreta?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - O que eu tenho de informação é a informação que vem pela imprensa, quer dizer, a conclusão sobre o manete ou sobre qualquer item de componente ou sobre o fator humano, ou sobre o fator pista, tudo isso fará parte do conjunto de investigações, e são elas que vão apurar quais foram os fatores contribuintes para esse acidente. Volto a repetir: seria prematuro qualquer tipo de explicação, de conclusão, antes do encerramento total do processo investigatório.

O SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Estou pedindo ao Relator permissão para interrompê-lo um pouquinho. Dr. Marco, aqui também é um processo de investigação. Nesse sentido, o Parlamento brasileiro constituiu esta CPI para tentar ajudar também nessas questões. A imprensa relata que houve acidente semelhante, em 98, nas Filipinas, nos Estados Unidos e em Taiwan, em que só teriam acontecidos 3 atropelamentos, porque os fatores contribuintes não eram como o fato brasileiro: pista molhada, avião pesado, pista pequena.

Gostaria de ouvir o senhor sobre isso.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Como já falei, Sra. Presidenta, com certeza aqui é uma Comissão de Investigação, faz parte. Eu quero deixar claro que, nós, como empresa, e eu, principalmente, como Presidente, como regra o processo de investigação em caso de acidente aéreo, só vamos passar a tomar conhecimento



das informações, das transcrições, tanto dos dados de vôo quanto dos dados de voz, a partir do dia de hoje, quando a gente vai passar a fazer parte do processo investigatório. Eu afirmo e reafirmo: eu não tenho conhecimento de todos os dados, a não ser aquilo que foi divulgado, aquilo que foi visto até agora. Os acidentes a que V.Exa. se referiu em relação à Airbus em outros países envolve situações que são parecidas, ou seja, em que o avião não desacelerou. Não necessariamente são os mesmos fatores condicionantes que o daqui. Naquele caso...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Parece que também todos estavam com o reverso pinado.

O SR MARCO ANTONIO BOLOGNA - Todos teriam uma operação... Lembrando que a operação em si, eu posso dizer, a operação de procedimento de vôo com ou sem reverso pinado, ela é a mesma. Não há nenhuma diferença do ponto de vista tanto de treinamento quanto de execução do pouso. Então é aquela história da manete. Toda a manete é colocada para trás, é feito o processo de retardar, de desacelerar o avião, e o processo de reverso, independentemente de ele estar pinado ou não. Nos outros casos, eles são casos já públicos, que têm sua investigação tomando o seu curso, naquele caso, aconteceu um processo também de não desaceleração, que levou a ter poucas vítimas — no caso, foram vítimas até em solo. Teve um caso que foram até 3 atropelamentos pela ambulância que chegava, porque era um aeroporto que possuía uma área de escape maior. Então obviamente que, havendo uma área de escape maior, em qualquer tipo de acidente, independentemente de quais sejam os fatores contribuintes, sempre é um fator atenuante para qualquer situação anormal de pouso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A TAM admite que o fato de a aeronave estar operando com os reversores da turbina direita pinados, conforme o jargão utilizado pelos técnicos, possa ter contribuído para o acidente?

O SR MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Como eu disse, a operação com o reverso pinado é uma operação normal. A gente segue o manual do fabricante. Quando se faz a pinagem ou o bloqueio do reversor, ele é exatamente feito por fator de segurança, não de insegurança. Ele é feito para evitar, é identificado por um sensor eletrônico que esse reversor poderia abrir em vôo. Aí, sim, causaria um problema muito grande a abertura de um reversor em vôo. Ao identificar isso, é feita



a pinagem do reversor. Lembrando que o sistema de frenagem do avião, ele possui diversas formas. Vocês já devem estar ouvindo falar do sistema de autofrenagem, que é o *autobrake*, já estar ouvindo falar de toda a parte também do sistema de asa, que acaba utilizando também um sistema aerodinâmico de freagem, e também o sistema do próprio freio mecânico nas rodas. E tem também a parte do reversor. Então o reversor, ele seria a última redundância que se usa, mas ele não é a principal, quer dizer, se os demais sistemas não tiverem condições de funcionamento, não é o reversor que faz a frenagem do avião. Então o manual do fabricante, ele reza que faça pinagem, utilize esse avião de maneira... siga o procedimento do fabricante, siga a orientação de voo normal para isso. Então naquele voo, que é o 3054, antes esse avião decolou de Congonhas para Porto Alegre com a mesma tripulação, com as mesmas restrições de pinagem, fez o pouso no Aeroporto Salgado Filho de maneira normal, de maneira tranquila; fez o retorno para São Paulo. Pelo que a gente tem visto, pela informação toda até o momento, fez uma aproximação normal no aeroporto de São Paulo. Ele estava dentro das especificações. Na minha apresentação, eu mostrei aquela carta, que é a operação na pista principal 35L Congonhas, situação de vento, situação até de 2 reversos inoperantes e não 1 reverso inoperante. Precisaria de 1.350 metros de frenagem. Já foi colocado até aqui nesta Comissão, já foi identificado por parte do GENIPA e pela torre de controle que o nosso tripulante pousou no ponto certo. Então ele teria... 1.350, ele teria ainda uma folga até 1.940 de frenagem. Então não é o fato de o reversor pinado ter sido a causa desse acidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está certo. Mesmo assim, a imprensa divulgou nesta semana que a TAM emitiu uma determinação para que suas aeronaves não voem mais com os reversos das turbinas das aeronaves Airbus travados. Eu mesmo questionei aqui o piloto, o Comandante Brosco que a ANAC havia determinado, lá em 2006, que para operação em Congonhas com chuva se utilizassem os 2 reversores em plenas condições.

Eu pergunto: esta informação de que a TAM havia emitido uma determinação para que suas aeronaves não voem mais com os reversos das turbinas das aeronaves travado procede? E se procede, por que a TAM emitiu tal determinação, considerando que o Sr. Ruy Amparo, que aqui está, Vice-Presidente técnico da



empresa, e o Comandante José Eduardo Batalha Brosco, também da TAM, asseguraram aqui nesta CPI que os reversores são meros acessórios e que em nada alteram os procedimentos dos pilotos?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Perfeito. A resposta que tanto o Comandante Brosco deu — e eu assisti à oitiva dele aqui, de ontem —, bem como a do Vice-Presidente Ruy Amparo, está absolutamente correta. A necessidade dos reversores em pista molhada, naquelas condições... Ela poderia ter até os 2 reversores pinados, e, na verdade, quando se fez a pinagem foi por quesito de segurança. Nós não emitimos, não procede a informação de que nós emitimos qualquer boletim de orientação técnica — isso foi confirmado aqui pelo próprio Comandante Brosco — em relação à tripulação para a TAM não mais pinar qualquer reversor. O que existe hoje, a incidência, a probabilidade de pinagem é baixa. Ela não é algo corriqueiro na aviação, que todo dia está acontecendo. Então neste momento a frota da TAM não tem nenhum reversor nesta característica. Considerando, todavia, o andamento das investigações que estão aqui colocadas, caso a gente tenha, na eventualidade, algum caso de ter que fazer a pinagem desse reversor, a política que foi adotada pela TAM neste momento, e a orientação que foi dada à área de manutenção da companhia, à Vice-Presidência técnica, é de que a gente consulte o fabricante e tome a decisão correta até o final do processo de investigação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Por qual motivo V.Sa. acha que os pilotos da aeronave, momentos antes do acidente, alertaram um ao outro o fato de o reverso da turbina direita estar travado?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu vou responder. Deixei de responder para o senhor, Sr. Relator, a parte também da orientação da ANAC da pista molhada, e eu dou, no final, a resposta do comentário que eu ouvi também pela imprensa. Existe uma emissão da ANAC, um IS-RBHA nº 121-189, de 31 de janeiro de 2007. Esse comunicado dispõe instruções para despacho e operação em pista molhada. Eu vou deixar com esta Comissão. No seu item 5, chamado "*Pista Molhada - Recomendações Operacionais*", "*5.2 - Engenharia de Operações. A engenharia de operações deve preparar as análises de pista para operação com pista molhada e mantê-las disponíveis para os pilotos e para o despacho*



operacional; preparar o MEL...” — eu acho que vocês já tiveram uma explicação do Vice-Presidente sobre o MEL, que corresponde aos limites mínimos requeridos do equipamento. Então é “... *preparar o MEL do operador, apresentando a restrição para operação em pista molhada com antiskid e/ou com reverso inoperante.*” Então já permitia que fosse feito com reverso inoperante. E, na sua conclusão, apresenta: “*Esta não é a única forma para o atendimento dos requisitos, porém os operadores que seguirem as disposições desta IS estarão cumprindo o determinado no RBHA 121 e 135. Os operadores que optarem por atender esses requisitos de outra forma poderão fazê-lo, porém devem provar à ANAC que seus métodos alternativos provêm o nível adequado de segurança*”, que é o manual de operação do avião.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu gostaria que o Presidente da TAM lesse nessa resolução da ANAC as recomendações para o tripulante, Comandante. O senhor tem aí. O senhor poderia ler completo para mim? Acho que o senhor esqueceu. As recomendações que a ANAC faz para os comandantes, nesse mesmo documento. É no item 5.1 ou 5.3...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - É no 5.5.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É, 5.5. Recomendações que faz a ANAC aos comandantes e tripulantes. O senhor poderia ler para nós?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - “*Quando o aeroporto estiver com a pista contaminada, o Comandante deve aguardar a descontaminação da pista para decolagem, no caso de pouso, prosseguir para alternativa se não for possível aguardar a descontaminação.*” Aí o aeroporto está considerado aberto ou não aberto. “*Quando o aeroporto de decolagem estiver com a pista molhada, a tribulação deve certificar-se de que o avião esteja com todos os sistemas necessários operando, notadamente o antiskid, o autobrake e etc.*”

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Tem *et cetera* aí?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - *Et cetera.*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - *Et cetera?*

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - *Et cetera.*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Faltou o reverso.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Volto a insistir. A autoridade nunca vai...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas não tem *et cetera* no documento oficial.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Aqui tem.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu posso solicitar esse documento...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu vou deixar aqui.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, eu vou solicitar o documento oficial.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Se tiver *et cetera* é mais sério ainda.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, se tiver o *et cetera* é mais uma contribuição da ANAC para ver como a ANAC trabalha. Mas eu vou pegar o documento...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - "ANARC".

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Quero pedir ao Presidente a íntegra...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Esse *et cetera* deixa uma interrogação sem tamanho. Foi por isso que eu pedi para o senhor ler.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Vic Pires...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas já nessa fala aí já está dizendo que a pista estava escorregadia, e já deveria ter sido observado isso.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputados, vamos garantir a palavra, que está como Relator, solicitar a íntegra dessa instrução da ANAC e pedir cópia para todos os Deputados.

Com a palavra o Relator.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sr. Relator, se eu pudesse também eu gostaria já de esclarecer, já que com relação à ANAC também houve essa dúvida de um relatório de abril, de abril de 2006, que era antes da reforma da pista. Houve uma entrevista, por parte da diretoria da ANAC, no jornal *Folha de S.Paulo*, onde é colocada a pergunta sobre essa exigência, e a diretora da ANAC respondeu: No momento em que editamos essa regra, a pista de Congonhas anda não tinha sido reformada, o índice de atrito estava baixo. Nós então agregamos essa regra para



aumentar o grau de segurança. Agora a situação é outra. Depois da reforma, aumentou o atrito. A Airbus edita o manual operacional da aeronave. Se ele diz que o avião pode voar com um reversor só, pode. E não tem órgão fiscalizador que possa alterar as configurações prestadas pelo fabricante da aeronave. Nós fiscalizamos se a manutenção está sendo feita a contento. Fizemos inspeção na aeronave acidentada; estava tudo o.k. Então deixo também essa entrevista aqui...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Só para esclarecer, de que data é essa entrevista, Sr. Presidente?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Essa entrevista é do dia 22 de julho de 2007, para o jornal *Folha de S.Paulo*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. A TAM emitiu alguma determinação de redução no carregamento de peso de suas aeronaves após o acidente?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, Sr. Relator. A gente observa sempre as cartas de vôo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não seria pertinente fazê-lo, principalmente quando o plano de vôo prevê o pouso em aeroportos com pista mais curta, como nesse caso de Congonhas?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não... O carregamento... São sempre levadas em consideração as condições meteorológicas, as condições da pista. Ou seja, cada... Não é que um avião decola com uma especificação para qualquer aeroporto. São levadas no despacho operacional de vôo as condições de destino, as condições de peso, as condições de vento. Ou seja, o peso é uma consequência da somatória do próprio casco, do volume de combustível, da carga colocada, das pessoas colocadas. O balanceamento é feito levando em consideração a rota que é feita. Então, qualquer interferência que a gente fizesse hoje de redução de peso de maneira aleatória, ela não tem nenhum sentido técnico a ser feito. No caso do Aeroporto de Congonhas, a gente sabe que estamos vivendo um momento agora onde a resolução do CONAC alterou os comportamentos do Aeroporto de Congonhas. Alterou primeiro pela própria INFRAERO. A INFRAERO, no dia 18 de dezembro, passou um novo procedimento na pista principal, que, antes de ser feito o *grooving*, que são as chamadas ranhuras, que está em execução, que se pretende que termine no final de julho, meados a final de julho, não será mais aberto o



aeroporto, independentemente do volume pluviométrico. O senhor deve recordar que antes dependia... Nós estávamos vivendo ainda o momento que dependia do volume pluviométrico. Abaixo de 3mm, a pista era aberta, que era o caso daquele dia do pouso do 3054, ou acima de 3mm era fechada, por medição. Então, no dia 18 de dezembro, isso também é algo a esclarecer... Desculpe-me, 18 de julho. Foi emitida, por parte da INFRAERO, essa determinação que antes do *grooving* ela será fechada, independentemente do índice pluviométrico. A TAM também, no mesmo dia, no dia 18 de julho, determinou um boletim operacional técnico à sua tripulação dizendo que nós não pousaremos mais na pista principal com chuva em função da informação determinada pela INFRAERO. Com relação ainda às limitações de Congonhas, já foi definida uma redução do número de movimentos/hora naquela aeroporto, caindo para 33 movimentos, enquanto perdurar essa obra, e então foram transferidos diversos vôos para Congonhas e Viracopos. Desculpe-me, para Cumbica e Viracopos. Além disso, existe também, o CONAC está discutindo se fará alguma limitação de peso no Aeroporto de Congonhas. Isso ainda não foi determinado pelo poder concedente, tanto pelo CONAC, pela ANAC, quanto pela INFRAERO. Aquilo que for determinado passará então, portanto, a mudar as cartas de vôo daquele aeroporto. Eu lembro também que o Aeroporto de Congonhas, ele é considerado um aeroporto internacional, inclusive pelas normas, pela própria OACI, pela Organização de Aviação Civil Internacional. Então ele é um aeroporto que depende das condições, como eu falei, meteorológicas, para a gente determinar o despacho operacional de vôo daquele tipo de vôo. Qualquer alteração que seja feita pelos órgãos reguladores, a TAM, como operadora, acatará.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu gostaria que o senhor respondesse de forma objetiva essa outra pergunta, porque V.Sa. já respondeu ela anteriormente aqui de forma mais técnica. Mas, como também circulou essa informação nos jornais, eu gostaria de reafirmá-la aqui. A informação de que a TAM utiliza em suas aeronaves Airbus A320 turbinas de segunda linha. Isso é verdade ou não?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não é verdade. A TAM possui na sua família, na sua frota... Nós possuímos aviões A319, A320 e A330 na família Airbus. No A330, que são os aviões de longo curso, nós operamos com 2 provedores de turbinas. Um que é a Pratt & Whitney, e o outro que é a GE. Portanto, 2 fabricantes



americanas. Na frota de A319 e 320, nós operamos com 2 fabricantes. Nós operamos com a IAE, que é a International Aero Engines. Essa empresa, ela é um consórcio de vários fabricantes de turbina. Envolve a própria Pratt & Whitney, envolve a Rolls-Royce, envolve a MTU alemã, envolve uma empresa japonesa na fabricação de turbinas. Portanto é um consórcio europeu e americano que constituiu a IAE, que fabrica os... nós chamamos os motores V2500. E usamos também a turbina CFM, que é fabricada aí por uma *joint venture* entre a GE americana e a SNECMA, que é uma empresa francesa. Então nós não temos nenhum tipo de turbina usada israelense. Houve uma confusão, no meu entender, de IAE com IAI. IAI, existe uma empresa israelense que inclusive não é fabricante de turbinas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Então digamos que a notícia foi equivocada.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Foi equivocada. A IAE não é uma empresa israelense. A IAI é uma empresa israelense. A IAE é fabricante de turbinas desse consórcio europeu e americano, e a IAI não faz turbinas, não é fabricante de turbinas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porque a TAM devia ter registros por parte de seus pilotos de que as condições de pouso no aeroporto de Congonhas após a reforma da pista eram críticas em dias de chuva. O próprio comandante Brosco emitiu um Relatório de Perigo na véspera do acidente, após aterrissar em Congonhas com a aeronave que viria a se acidentar e que acabou se acidentando no próximo dia. Nós estamos investigando também essa situação, até porque, num relato feito pelo controlador da torre, o avião teria pousado além do ponto normal de aterrissagem. Mas eu queria fazer uma pergunta muito direta. V.Sa. acredita que a pista possa ter contribuído para o acidente?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Como eu disse, Sr. Relator, é difícil a gente colocar isso antecipadamente, quer dizer, existem vários fatores contribuintes no acidente, desde características técnicas do avião, da pista, das condições do momento de vôo, do vento, da chuva, no caso também da tripulação. Então são fatores condicionantes que somente a investigação é que vai trazer a realidade de qual foi a participação de cada um dos fatores, se a pista, primeiro, teve um fator de contribuição. A gente nota que ela tem... em função de ela não ter tido o *grooving*,



ela tinha uma delicadeza maior. Existia um procedimento de pouso utilizando a medição de lâmina d'água, e, após esse acidente, foi determinada, portanto, a confecção do *grooving*. Então entendo que o único fator que eu poderia dizer é que se houve o *grooving* eu acho que a gente poderia ter uma situação mais tranqüila. Mas o procedimento naquele momento era um procedimento adequado, baseado na medição de lâmina d'água. Com relação à colocação do Relatório de Perigo feito pelo Comandante Brosco, eu trouxe ele aqui, porque já que... Primeiro que um Relatório de Perigo tem uma confidencialidade, como eu disse antes, então eu não poderia estar comentando. Como ele se tornou público, a partir da oitiva do Comandante Brosco, então eu estou trazendo e vou deixar com esta Comissão o relatório que ele fez, que ele enviou para a nossa área de segurança de vôo, no dia 16 de julho de 2007, às 17h47min. Naquele momento, ele fez um relato de pista escorregadia — não na principal, ele fez na pista auxiliar. Depois nós soubemos que ele cometeu um erro no seu *report*, em seu próprio *e-mail* enviado por ele para a nossa área. Está certo? Aí ele fez a comunicação à torre. Nós não recebemos por parte da torre nenhuma informação, nem no dia 17. Nós fomos ter essa informação a partir do relatório da torre que a gente obteve aqui no dia da oitiva do Comandante Brosco, onde há esse questionamento se ele tenha pousado. Primeiro há confirmação que ele pousou não na auxiliar, e sim na principal, e segundo que ele teria feito um pouso... o ponto de toque teria sido outro. Então também deixo nesta Comissão para que se façam investigações. Aqui são todos os relatórios que foram solicitados também, quais foram todos os relatórios de perigo desse avião, do MBK. O único Relatório de Perigo feito até hoje, nos 6 meses que está conosco, é esse aqui, que infelizmente iniciou com um equívoco de pista e com um processo de comunicação de torre que nos chegou de forma atrasada para a companhia.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Só para entender, é um relatório daquela aeronave?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Essa aeronave, esse Comandante Brosco, ele pousou vindo de Confins para Guarulhos. Ele fez... É o mesmo avião.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - É o mesmo avião?



O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - É o mesmo avião, MBK, que pousou com o reverso pinado. Certo?

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Ele chegou atrasado?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, ele chegou no final do dia. Chegou no horário que ele faria. O que nos levou a um processo de investigação dentro daquele sistema que eu mostrei eletrônico é que a reportagem que foi feita, que consta do relatório, ele relatou como se fosse na pista auxiliar, que é a pista que tem *grooving*, e não é a pista onde, inclusive, naquele dia houve aquele incidente com um avião da Pantanal. Então o procedimento de verificação não tratou da pista principal, ele comunicou à torre. Isso a gente sabe porque ele aqui depôs e colocou. Nós não recebemos nenhum *feedback* da torre. Nós só viemos a ter esse *feedback* a partir da oitiva dele. Então houve aí um *delay* de informação.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor não recebeu o *e-mail* que ele mandou na mesma noite? A TAM não recebeu o *e-mail* que ele mandou?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - É esse que está aqui.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, o senhor leu esse *e-mail*?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Isso.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - A TAM, a direção da TAM recebeu esse *e-mail*...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - A área de segurança de vôo recebeu, mas reportando quanto à pista auxiliar, e não à principal, a 35R.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Ele teria se enganado...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - No preenchimento do *report*.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Ele pousou na principal e disse que era na secundária?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Ele reportou... Ele pousou na principal, que a gente soube depois. E ele reportou na secundária. E até foi o depoimento que ele fez aqui, que ele fez um erro de preenchimento.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Ontem ele admitiu que houve um erro de preenchimento.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Exatamente.



A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Então o que parece é que o problema é nas duas.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, aí já tem que avaliar, Sra. Presidenta, as condições, porque na realidade ele não pousou na secundária, ele pousou na principal. O *report* é que está equivocado.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Estamos providenciando cópias para todos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas, Presidenta, os responsáveis pela segurança de vôo sabem que ele não pousaria com aquela aeronave na pista auxiliar!

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por favor, Deputado Martini!

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - V.Exa. poderia fazer essa pergunta para o Presidente, então?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu lhe concedo o aparte.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Obrigado. Porque é lógico que a operação, o segurança de vôo sabia que ele não pousaria com aquela aeronave na pista auxiliar. Quer dizer, porque que ficou com a dúvida que não existia ninguém?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Porque aí, Sr. Deputado, quando é feito o RELPER — que o senhor conhece esse sistema —, esse RELPER vai para esse sistema eletrônico. Então ele entra e obviamente que há níveis de alerta de acompanhamento. Ele entrou como na pista 35R, no relato de um tripulante. Aí existe um processo de trabalhar esses dados que aconteceu ao longo do dia seguinte, sem ter ainda a informação ou o *feedback* tanto da torre quanto do tripulante se era na pista principal. Esse dia de se trabalhar esse dado era exatamente o dia do acidente.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é, mas o problema que nós estamos levantando é esse. Quer dizer, essa equipe que trabalha lá imediatamente poderia perceber que havia o equívoco do piloto ao preencher isso, porque jamais ele pousaria com essa aeronave na pista auxiliar.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Não seria imediatamente, porque o processo de RELPER, ele é um processo que, se há condições de restrição numa determinada pista, a gente, na operação, faz a restrição normal.



Quando é feito um RELPER, que ele pode ser feito por diversas características, há um processo de confirmação desses dados com o tripulante, com a própria torre. É feito através de ofícios. Há um procedimento. Então a tabulação desses dados, ela entrou — vamos chamar assim, se fosse um escaninho, mas na verdade é um sistema eletrônico —, ela entrou como um RELPER na pista direita, que é a pista reformada e com *grooving*, ainda partindo para um processo de investigação do por que ele relatou aquilo, que poderia ser até um toque mais à frente do posicionamento. Esse processamento ocorreu a partir do dia seguinte, do dia 17, e ele só foi terminar no dia 18, na verdade, quando a gente foi ter a confirmação no final do dia 18. Na verdade, a gente acabou sabendo que ele pousou na pista principal quando houve a correção desse *report*.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é, mas que era conhecido de toda a aviação que 3 dias antes, claramente declarado por pilotos, pelo controlador e por tudo, de que a pista estava escorregadia, oferecia dificuldade.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Martini, eu queria...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Excelência, só não na auxiliar.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Presidente, só um minuto. Está assegurada a palavra ao Relator. Lembro aos Deputados que, embora tenhamos falado...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Relator, de forma democrática, não dará mais apartes.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - ... que, embora nós tenhamos falado da questão do prazo...

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Dez minutos para mim, um aparte?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Por favor! A questão do prazo para o encerramento da reunião, mas eu acho que a gente vai prosseguir até esgotar os assuntos. Em relação à questão do Senado, isso não é problema, porque é uma outra Casa que tem consciência de que o senhor está aqui. Então nós vamos seguir a CPI da Câmara dos Deputados até esgotar essa questão com o Dr. Marco



Antonio Bologna. Então a palavra assegurada ao Sr. Relator, e somente após isso os colegas Deputados poderão intervir.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Relator, me dá um aparte de 10 minutos?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Carlos Willian, por favor. Palavra garantida ao Relator Marco Maia, com seu habitual zelo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Este Relator sempre dá os apartes que são necessários. Às vezes tem uns exageros que a gente precisa corrigir na rota.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Não há, portanto, teto nem hora para o fim desta reunião. O outro depoente espera um pouco, se for o caso.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sr. Relator, eu posso só um aparte, para não deixar resposta mal respondida?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Também com relação a todo o procedimento interno na área de segurança de vôo, também já está aprovado um requerimento aqui, vai ter a oitiva do Comandante Marco Aurélio Castro, que é responsável pelo tratamento dessa informação, e ele poderá explicar com muito mais propriedade como que foi os eventos temporais desse relatório de perigo com esse erro de informação de pista.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Outra pergunta que V.Sa. poderia nos responder. Na oitiva com o Comandante Brosco, eu apresentei um relatório daqueles de manutenção que apresentou uma análise feita no *check* usual, aquele que é realizado em cada um dos aeroportos — uma certa dúvida sobre os procedimentos de manutenção que houve no Aeroporto de Campo Grande. Porque aconteceram 3 ou 4 pousos anteriores da aeronave. V.Sa. tem conhecimento do que de fato aconteceu e do que foram aquelas análises? O que nos chamou a atenção é que o mecânico colocou a especificação do que ele havia checado. Num determinado momento ele escreve, dizendo que o teste foi feito e que normalizou. E concluiu dizendo: *“Nós precisamos continuar observando essa situação nas próximas paradas”*. O que, na vossa compreensão, significa isso e qual foi a análise realizada lá naquele aeroporto?



O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sr. Relator, aí eu estou com todos os dados aqui. Eu pediria, se é possível V.Exa. permitir, que eu passasse a palavra, já que ele está inscrito e assinou o termo de responsabilidade, ao meu Vice-Presidente Técnico, porque são dados bastante técnicos, que eu acho que são bastante esclarecedores. Posso dar a palavra a ele?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu acho que não tem problema.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Porque, de fato, ele estaria esclarecendo...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Não é da tradição da CPI.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Sr. Presidente, se nós vamos prosseguir, em não havendo prejuízo ao tempo, em sendo próprio para a investigação e em ficando esse documento à disposição da CPI, naturalmente, eu não vejo por que, na minha opinião, nobre Relator, ele não possa...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E o Vice-Presidente já esteve aqui.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - É rápida a exposição.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Em aproveitando, Presidente...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - O Plenário é soberano. E, se o Plenário não vê nada...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Sem dúvida. Eu não vejo problema, e lembrando que o nosso relógio está adiantado em 10 minutos, me parece, e eu não sei por que razão.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Mas não há mais problema com o relógio. A nossa sessão vai seguir até a hora da necessidade. Por favor, Sr. Ruy!

O SR. RUY AMPARO - Muito obrigado, Sra. Presidenta, Sr. Relator, Srs. Deputados, pela oportunidade. Eu assisti à oitiva ontem ou anteontem do Comandante Brosco e percebi que tinha tido uma certa confusão, que veio do fato de isso aqui ser tudo codificado. Então a gente preparou... Tem uma série de documentos que já estão com os senhores, mas a gente repetiu aqui que são relativos ao livro de bordo. Eu percebi que houve uma dúvida de V.Exa., Sr. Relator, com o fato de o comandante do vôo anterior não ter reportado. Essa dúvida está



explicada porque esse avião pousou em Campo Grande quando ainda era dia 16, e ele escreveu o NIL aqui também. Eu estou somando junto aqui. Esse avião pousou, o mecânico fez o procedimento, leu o que nós chamamos de *pos-flight report*, que é uma informação que o avião dá a ele; e é obrigatório ele dar uma olhadinha a todo pouso. E ele lá percebeu que tinha um dos sensores daquele computador, chamado LGCIU (Landing Gear Control Interface Unit), que é o computador que controla todos os sensores relativos a trem de pouso. E esse computador dizia ao mecânico para dar uma checada. Tem todo um procedimento aqui do manual de manutenção. Então tem os *steps*. Ele fez o que nós chamamos de *byte test*. Nas etapas desse *byte test*, se ele passa na primeira, é considerado que houve um *reset* — está no manual aqui. E o mecânico só escreve como usual para o comandante “favor observar”, para ver se tem algum sintoma. Porque não houve nenhum sintoma operacional nos vôos anteriores e nos vôos posteriores. Está aqui o manual de manutenção também. Eu acho que qualquer especialista da ANAC consegue explicar, até melhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas era mesmo uma análise do trem de pouso e uma análise no sistema de frenagem, que está interligado neste sistema?

O SR. RUY AMPARO - Não. O LGCIU... São os sensores do trem de pouso que dizem se o avião está no ar, se o trem está recolhido, se as comportas estão fechadas. Porque ele tem vários sensores distribuídos. Aí está exatamente o roteiro do manual de manutenção. Ele é bastante técnico, mas também bastante direto. E, na primeira página... Eu queria que o senhor, por favor, desse uma olhadinha. O primeiro item aí é o *report* do piloto do vôo anterior. Ou seja, foi um item que foi pego pela manutenção preventiva. Ele não tinha acusado nenhum dano operacional ao avião; o piloto nem notou.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. RUY AMPARO - Isso pode vir, por exemplo, de um gerador; um pico de tensão momentâneo fica registrado. E no *pos-flight report* isso é obrigado a ser checado pelo mecânico, tá?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Relativo ao trem de pouso. Que fique claro isso, Sr. Relator.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Bom, às vezes eu digo que nós tratamos sobre o assunto pela importância e porque, de fato, ele será investigado no curso do processo de investigação.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - No processo de investigação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E no trabalho da Aeronáutica.

O SR. RUY AMPARO - E porque os códigos aí estão no jargão. Eu reconheço que, assim, eles não são muito específicos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eles precisam ser explicados para nós, claro.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Só um minuto, Sr. Relator, lembrando que toda a leitura das chamadas caixas-pretas está pegando todos os vôos, e não somente o vôo que foi acidentado. Ela tem uma leitura longa, e se vai poder fazer a recuperação de toda a leitura anterior.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. *Ok*. Em relação aos pilotos do Vôo 3054, eles possuíam, naquele momento, plenas condições físicas que possam ser atestadas pelo setor de saúde de trabalho da empresa?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sim, nós temos todos — acho que já foram enviados para esta Comissão — todos os dados da tripulação. Eu comentei na minha apresentação: são pilotos experientes. Quem comandava o avião era o Comandante Kleyber, com quase 20 anos de TAM, com mais de 13 mil horas de vôo, e, nesse equipamento, com mais de 2.500; em processo de promoção; checado recentemente em simulador; checado em instrução de vôo; em perfeitas condições psicotécnicas; em perfeitas condições físicas. O mesmo com o Comandante Stephanini. Tudo isso consta do processo, do *file* do tripulante. Eu não sei se ele já foi solicitado por esta Comissão e foi enviado. Se não o foi, a gente pode estar enviando.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Já. Na semana que antecedeu o acidente, os pilotos cumpriram alguma jornada extra de trabalho ou realizaram alguma atividade fora da sua rotina normal?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Ao que me consta, não, Sr. Relator. Estavam dentro da normalidade de jornada de trabalho deles.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O pedido que eu gostaria de fazer é que se V.Sa. pudesse encaminhar a esta CPI os registros relativos à carga de trabalho realizada pelo Comandante Kleyber e pelo Co-piloto Stephanini, de 17 de junho a 17 de julho, ou seja, os 30 dias que antecederam o fatídico acidente.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Pois não. Vamos providenciar.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Sr. Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu havia dito aqui que não concederia, democraticamente, mais apartes.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Então, eu retiro. Obrigado.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Vamos aguardar, Deputado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. poderia afirmar que a TAM cumpre rigidamente todos os procedimentos de segurança em relação à manutenção de suas aeronaves, em que pese de nós termos aí declarações de entidades de classe, dos aeronautas e dos aeroviários, a criticarem muito os procedimentos da empresa.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sim, nós cumprimos. Como eu disse, nós somos uma empresa certificada, tanto pelo fabricante das aeronaves, ou seja, tanto quanto a, no caso, a Airbus quanto à Boeing, como usamos certificados pela Fokker. Nosso Centro de Manutenção Tecnológico tem a certificação brasileira, a certificação européia, a certificação também do fabricante do Airbus e da Boeing. Estamos no processo da certificação desse centro no FAA e passamos por toda uma auditoria feita por órgão independente internacional, ao longo de 2006, obtendo a certificação IOSA, agora em janeiro de 2007. É uma certificação obrigatória hoje no mundo, que permite. São avaliados todos os itens, não só segurança de vôo; é também manutenção, é área de rampa, área de carga, área de carregamento, área de atendimento do aeroporto, confecção de manutenção; como é o procedimento de informação, treinamento etc. Então, nós estamos absolutamente seguros nessa afirmação, em função de termos sido certificados agora em janeiro. Não somos nós que estamos falando, são terceiros que são especializados nesse assunto. A TAM é a única empresa certificada IOSA hoje no Brasil. É uma obrigatoriedade, como eu disse. Então, a gente tem muita segurança dos nossos procedimentos e de nossas



operações e como que elas são tratadas tanto na área de manutenção, quanto na área de operação, e na área de segurança de voo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por que, enfim, V.Sa. acredita que os sindicatos são tão críticos aos procedimentos gerenciais da empresa? A TAM pratica salários compatíveis com o mercado para os profissionais de manutenção?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sim, a gente pratica. Nós temos um trabalho inclusive recente. Fizemos um trabalho de análise de competências, dentro da nossa matriz, de políticas de cargos e salários. Isso foi... Os salários são adequados; eles estão dentro de linha. A nossa manutenção, para V.Exas. terem idéia, o centro de São Carlos, que V.Exas. tiveram a oportunidade de visitar, são oficinas tanto para *check* longo como para componentes, com todas as certificações que eu já citei. O aeroporto de São Carlos também é integrado a esse centro. A manutenção de bases, que daí já é fora do centro de manutenção de lá. Nós temos 1.740 funcionários de manutenção. As nossas principais bases de manutenção são Congonhas e Guarulhos. Nós temos núcleos dedicados em Recife, Brasília, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Curitiba e Porto Alegre, com as certificações que a gente já citou e com salários em linha com aquilo que... É trabalho de pesquisa, que é feito pela área de pessoas, que responde diretamente a mim. Temos também não só salário básico como também programas de benefícios. Além disso, todos os funcionários da companhia, incluindo os da manutenção, fazem parte de um programa de participação em lucros e resultados, tendo recebido, em março de 2007, um adicional de 2 salários. Ou seja, receberam 15 salários: 13 pela CLT e 2 como premiação pelo desempenho deles como profissionais.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Eu vou fazer agora aqui os últimos questionamentos, um pouco mais sobre o tema geral que nós estamos vivendo aí na crise do setor aéreo, e vou fazer de forma muito rápida.

Após o acidente, ou nos últimos meses, a TAM registrou queda no movimento de passageiros?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Após o acidente, nós tivemos outros fatores. Tem o acidente, que eu diria que é coisa extremamente forte, e nós temos toda a discussão do espaço aéreo e as medidas e resolução do CONAC, as medidas com Congonhas. Então, com certeza, nós já sentimos uma queda na nossa



venda. Se for comparada a pré-data do acidente para o acidente, eu diria que é uma queda — ainda temos que ver a sazonalidade, porque o mês de agosto é um mês de baixa — próxima de 30% no movimento de vendas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. poderia nos explicar por quais razões as passagens aéreas subiram, segundo a Fundação Getúlio Vargas, 8,25% em julho, depois de já terem aumentado 7,32% em junho?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, aí, o que acontece? As tarifas, em si, vêm, nos últimos 3 anos ... É um estudo que eu até já mostrei aqui na minha outra oitiva, mostrando que nós estamos tendo uma queda anualizada, nos últimos 3 anos, na tarifa média, no chamado ILD médio, que é o valor por quilômetro, na casa de 9% ao ano de queda, mesmo com os custos tendo crescido, principalmente em função do combustível — o combustível cresceu, nos últimos 3 anos, de forma bastante significativa, impactando um terço dos nossos custos. Então, as tarifas vieram caindo, o que até gerou esse estímulo de tráfego, esse crescimento bastante significativo. No primeiro trimestre, Sr. Relator, houve uma queda, comparada com o primeiro trimestre do ano passado, de 19%. Nos meses de junho e de julho, o cálculo desse ILD médio apresenta elevações porque a gente está saindo de uma temporada de alta, onde as tarifas promocionais passaram a ter menos disponibilidade. Ou seja, um voo não tem um preço único. Então, existem várias precificações, dependendo do segmento de venda. Então, esses aumentos são relativos não ao aumento da tarifa generalizada, mas, na média, ela aumentou, em função de menos disponibilidade de tarifa promocionais, por estarmos num período de alta utilização dos aviões. Isso normalmente acontece no mês de julho.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Está certo.

A TAM está revendo os índices de crescimento do setor previstos para este ano e para os próximos?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu diria que ainda é prematuro a gente avaliar os impactos. As resoluções do CONAC foram emitidas agora...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois é, e V.Sa. já podia fazer uma análise sobre as resoluções do Conselho, em especial a que determina a restrição do uso do Aeroporto de Congonhas para os vôos de distribuição de conexões, escalas, vôos fretados e *charters*.



O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Bom, as medidas, na nossa opinião, são medidas extremamente pragmáticas, são medidas corretas. A gente, do setor, considera que a determinação do Governo de o Conselho Nacional de Aviação Civil se reunir com mais freqüência é acertada. A última a gente lembra que foi em outubro de 2003. Depois tivemos uma no dia 6 de junho. Isso requer, neste momento que a gente está vivendo, uma série de revisões do modelo. As mais importantes aí, que mais impactam no setor, são a Resolução nº 6 e a Resolução nº 7, expedida agora. A de número 6 faz toda uma readequação da malha doméstica, que vai impactar o aeroporto de Congonhas, que deixa de ser — o conceito é com palavras inglesas — um núcleo de distribuição ou um *hub*. Então, nós vamos ter que ter *hubs* em outros aeroportos, que vai ser Guarulhos... Brasília é um *hub*. Então, isso vai ainda ser detalhado ao poder concedente como que nós vamos considerar os passageiros em trânsito no aeroporto de Congonhas. Além da redução do número de operações. Além disso, foi determinada nessa resolução a retirada da aviação geral, dos jatos executivos, do aeroporto de Congonhas e com destino para o aeroporto de Jundiaí. Além disso, foi determinado na Resolução nº 7 — aí é para a parte dos vôos internacionais — que o aeroporto de Guarulhos passa a ser um aeroporto coordenado, não recebendo mais novos vôos internacionais, portanto, partindo de outros aeroportos, que sejam Galeão, Confins e os demais. Eu diria que são medidas que são em função dos problemas de infra-estrutura que estão tendo em relação a Congonhas. São medidas acertadas. Os impactos econômicos e financeiros dela eu diria que é muito prematuro avaliar. A gente gostaria que isso não tivesse um impacto em preço. Eu acho que o momento agora é muito mais de voltar à normalidade da operação do que de qualquer tipo de política de revisão de preços de passagens.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - As 3 últimas perguntas: a TAM teria interesse em investir na infra-estrutura aeroportuária? Se positivo, onde e de que forma?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sim, temos interesse. A necessidade da infra-estrutura aeroportuária para a operadora se dá em alguns pontos. Nós temos necessidade, por exemplo, de hangares de manutenção; nós temos necessidade de hangares para manuseio de carga. Isso, na parte interna do



aeroporto. E nós temos necessidade na parte de terminal de embarque. A parte do investimento, tanto no terminal de carga quanto no de hangar, a gente faz isso dentro de terrenos da União administrados pela INFRAERO. Hoje a TAM tem necessidade de recursos. Acho que já foi também bastante debatido aqui e publicamente as áreas que estão hoje embargadas no Judiciário, tanto no aeroporto de Congonhas quanto no de Guarulhos, na parte de terminal de embarque, eu acho que isso é algo que poderia evoluir, ou seja, ter uma participação público-privada onde a gente pudesse... É um exemplo o Aeroporto de Viracopos, um aeroporto que é uma bela alternativa para São Paulo. Ele tem uma limitação de pátio, que é só para 11 aviões; ele tem limitação de terminal de embarque. Se fosse permitido, a gente poderia fazer obras de extensão do terminal de embarque com recursos da própria companhia, e a mesma coisa na parte de pátio. A mesma coisa em Guarulhos. Ou seja, ela é bem-vinda, há interesse, há linhas específicas. O caso da TAM, inclusive, já tem linhas autorizadas de investidores e de organismos internacionais para investimento de infra-estrutura em aeroportos ou em infra-estrutura aeroportuária de uma maneira geral.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Vou lhe fazer de novo essa pergunta, que já fiz na outra oportunidade, porque o problema permanece: o tema das informações aos usuários nos aeroportos. O senhor poderia nos estabelecer um prazo para essa situação melhorar ou para nós termos uma resolução dessa equação? Porque os problemas permanecem nos aeroportos; a crise não foi superada; e as informações continuam sendo um dos principais problemas enfrentados pelos usuários do sistema.

Então, como é que nós vamos resolver esta situação, Dr. Marco Bologna?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Existe... Essa também é uma das decisões das atuais resoluções do CONAC: que também nós devemos ter que implementar um sistema de informação mais adequado aos usuários. Nós reconhecemos isso. Eu acho que, além da crise em si, existe uma crise de comunicação. É óbvio que a infra-estrutura aeroportuária é um fator contribuinte para complicar. Nós estamos tendo pelo menos também uma outra decisão tomada agora. É o exemplo do terminal 1 de Guarulhos, onde antes nós estávamos, tanto TAM quanto Gol operando no mesmo terminal, e o terminal 2 estava com todas as



áreas da VARIG ainda embargadas. Hoje nós já estamos fazendo o remanejamento dessas áreas, permitindo um melhor atendimento . Mas a informação, em si, Sr. Relator, ela só tem, na minha opinião — e essa é determinação do CONAC: que ela tenha um centro de informação único. Então, o que está sendo desenhado — é a reunião que vamos ter a partir de amanhã — é que o CGNA, que é o Centro Geral de Navegação Aérea, passa a ser o único elo de informação. Seria... Como o V.Exa. viu, na nossa empresa nós temos um Centro de Controle de Operações Aéreas, onde a gente coloca todos os elos da nossa empresa para levar a comunicação a diversas áreas. Então, o CGNA vai reunir as companhias aéreas, o DECEA, a INFRAERO e a ANAC para ter um único ponto que dê as informações do posicionamento de todos os vôos, e que ele seja eletronicamente colocado diretamente nos painéis de informação dos aeroportos, o chamado Sistema de Informação de Vôo da INFRAERO. Hoje ele não é na forma real e no tempo real. Isso requererá adaptação de tecnologia, investimento em tecnologia. E mais uma vez também, falando em nome da TAM, nós estamos colocando à disposição recursos, se forem necessários, para a implementação. Isso passa a ser tratado a partir de amanhã, e eu acho que o prazo para essa solução a gente gostaria que fosse o mais curto possível, porque para o usuário, a pior situação que eles estão vivendo é a falta de informação precisa sobre decolagem dos vôos e chegada dos vôos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

Eu tinha mais um questionamento, vamos passar adiante. Eu queria, Sra. Presidenta, dizer que este Relator considera-se satisfeito com as respostas do depoente até aqui e agradece mais uma vez ao Presidente da TAM, Marco Antonio Bologna, a sua presença nesta CPI, lembrando que tomarei a iniciativa de intervir sempre que julgar necessário, se entender que haja a necessidade de novos esclarecimentos.

Era isso. Muito obrigado, Sra. Presidenta.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Sr. Relator, vamos prosseguir na oitiva do Presidente da TAM, Dr. Marco Antonio Bologna.



Vou encaminhar uma proposta de que os Deputados, para que a gente tente que todos participem, que a gente reduza a 5 minutos para cada Deputado, se todos concordarem.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Presidenta.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - O autor do requerimento fica com seus 10 minutos, e a seguir... Mas acho que, em bloco, eu acho que não...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Presidenta, o problema é a resposta, porque, daí, 5 minutos para pergunta e resposta é humanamente impossível.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - É claro. Nós vamos voltar a pedir ao Presidente da TAM que seja...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Por isso que eu sugeri que fosse em bloco, porque daí...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - A questão é que não há mais um limite para terminar a reunião.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não há mais?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Não há mais. Vamos seguir até...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não haverá Ordem do Dia, Presidenta?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Por enquanto...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Além disso, às 3h tem o representante da Airbus.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Estava marcado, mas ele pode aguardar e depois entrar. A idéia é fazer 10 minutos o Deputado autor do requerimento...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não. Eu acho que, se nós não estamos com restrições...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - ... e 5 minutos os outros Deputados. Se concordarem. Senão...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Não tem acordo.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Presidenta, se nós não temos restrição de plenário, vamos tocar sem problemas. Se houver restrição de plenário, nós acionamos...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Claro, é regimental.

Fica 5 minutos os outros Deputados? Dez minutos para cada Deputado, independentemente da ordem de inscrição? Dez minutos para o autor do requerimento.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Dez minutos, Presidenta.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - E os outros poderiam ter 5.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Dez minutos, Presidenta.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Dez minutos para todos os Deputados?

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - Não. Faz 5 minutos para todos os Deputados. Se concordarem, o Deputado Ivan e a Deputada Luciana podem ficar com os 10 minutos, porque a gente... Todos falam e não... Porque não dá para fazer uma reunião...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Fazer um esforço, pedir aos Deputados...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Presidenta, não tem Ordem do Dia.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - O representante da Airbus está marcado para 14h.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Uma observação: não tem Ordem do Dia.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Não tem Ordem do Dia; acabou a sessão extraordinária. Portanto, não há restrição ao tempo.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Então vamos seguir.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Que se mantenha...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Segue a regra de sempre, então.



A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Só o representante da Airbus está convocado para as 14h, mas ele entrará na Comissão na hora que a Comissão puder convocá-lo.

Por favor, com a palavra por 10 minutos...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Segue a regra de sempre, Presidenta, 15 minutos para o autor do requerimento e 10 para os demais.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Quinze minutos para o Deputado Pepe Vargas, autor do requerimento de reconvocação do Presidente da TAM.

Por favor, garantam o silêncio no plenário.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Vou tentar, Sra. Presidenta, o máximo possível, e inclusive economizar tempo aqui.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Das 12h02min até as 12h17min. Se terminar antes, será aplaudido fortemente.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Sra. Presidenta, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, Sr. Presidente da TAM, Srs. Vice-Presidentes que o acompanham neste depoimento, esta CPI, neste momento, está se detendo a tentar dar uma contribuição à Nação brasileira no esclarecimento desse trágico acidente, que, com certeza, não foi desejo de ninguém, mas infelizmente aconteceu. Acho que este é o papel da CPI neste momento.

Portanto, Sra. Presidenta, eu penso que a conduta mais adequada é não descartar nenhuma hipótese. Nenhuma hipótese desse acidente pode ser descartada. O debate em torno desse acidente começou com uma hipótese que dizia que era a pista. Aliás, afirmações muito contundentes foram feitas; pessoas, inclusive, foram acusadas de terem praticado homicídio, em torno da acusação de que era a pista. Hoje, a gente vê que a pista passa a ter um papel muito secundário, depois de todos os fatos que foram sendo colocados a público em torno desse trágico acidente. Agora, devido aos últimos fatos divulgados, se concentra num possível erro do piloto ou de uma possível falha em algum equipamento, não importa qual que seja, da aeronave.

Penso que nenhuma das hipóteses deve ser descartada. Querer atribuir ao piloto já a falha é um erro tão grave quanto aqueles que cometeram o erro de, desde



o primeiro momento, dizer que o problema era a pista, e daqui a pouco a pista já não é mais tão relevante assim. Então, todas as questões têm que ser investigadas.

Porque não dá também para esta CPI ter um comportamento na relação com os depoentes quando vem alguém aqui do setor público, e aí alguns membros da CPI têm um comportamento, eu diria, inclusive, agressivo na sua relação com os depoentes. Cada um faz aquilo que quiser. Tudo bem. Mas eu estou questionando isso. Também, obviamente, não deve ter comportamento agressivo com a empresa que está aqui representada ou com qualquer outro depoente. Nós temos que ser duros, perguntar aquilo que tem que ser perguntado e investigar. Nós não sabemos quais as causas; não sabemos de quem é a responsabilidade ainda. Existem hipóteses. E cabe a nós, aqui, para prestarmos o verdadeiro serviço que esta CPI pode prestar, fazer as perguntas que cada um aqui acha que deva fazer, para que, ao fim e ao cabo, a gente possa não só descobrir exatamente o que aconteceu, mas, principalmente, tomar medidas para prevenir acidentes, para que não venham mais a ocorrer.

Eu queria fazer esse preâmbulo, Sra. Presidenta, porque tenho visto muito tipo de manifestação, aqui na CPI e fora dela, por parte de Parlamentares, por parte dos mais variados segmentos da sociedade, que parecem ter um comportamento em relação a alguns atores envolvidos em torno desse episódio, e, em relação a outros atores, têm um comportamento totalmente diverso. Aliás, eu acho que a Nação brasileira está assistindo a isso. A Nação brasileira está assistindo a isso.

Eu queria, portanto, seguindo a linha que tenho procurado adotar desde o início da CPI, fazer as perguntas que eu julgo pertinentes aqui. Não vou conseguir esgotar. Outros Deputados também vão fazer.

A primeira pergunta, portanto, que eu queria fazer é a seguinte: a aeronave que se acidentou tinha um reporte do piloto que voou no dia anterior, como foi comentado aqui, dizendo que ele teve dificuldade para frear até o fim da pista. Em algum momento, o setor de *safety* da empresa considerou que isso poderia ser um problema no equipamento da aeronave, e não na pista? Primeira pergunta.

Além do mais, o reversor direito estava travado. Era um dia onde as condições meteorológicas eram de chuva. Houve os reportes de manutenção ou inspeção de trânsito em Campo Grande e também em Porto Alegre — se eu usar



algum termo incorreto, aqui, sob o ponto de vista técnico... Essa aeronave saiu de Campo Grande; foi a Goiânia; de Goiânia a Brasília; de Brasília a Congonhas; de Congonhas a Confins; de Confins a Congonhas; de Congonhas a Porto Alegre; e de Porto Alegre a Congonhas, onde, infelizmente, aconteceu a tragédia.

Em Campo Grande houve esse registro de que havia uma mensagem — não sei se é isso exatamente. Se não for, me corrijam — do sensor de proximidade do *flap* esquerdo. Feito o *check*, mostrou que não havia problema. Mas houve uma manifestação. Também uma dúvida quanto à unidade de indicação do trem de pouso. E depois, em Porto Alegre, uma questão de se tinha aquecimento ou não, que depois todos os *checks* revelaram que esses problemas não existiram.

Foi usado o termo sintoma. Eu gostei do termo e, até, como eu sou médico, vou procurar fazer uma analogia. Na segurança de vôo, um sintoma é alguma indicação de que possa ter tido algum problema. Na medicina, nós dizemos que as doenças podem ter um pródromo. O pródromo ainda não é a doença estabelecida, mas são alguns sinais. Depois, mais adiante, a doença se instala.

Então, a pergunta que eu faço é a seguinte: todos esses sinais, todos esses pródromos, portanto — reporte do piloto no dia anterior, registro de manutenção em Campo Grande, registro de manutenção em Porto Alegre, registro de manutenção na segunda vez que pousou em Congonhas —, todo esse conjunto de sinais não levaria — mais a meteorologia, mais o reversor travado — a ter um conduta talvez preventiva de retirar essa aeronave de circulação até fazer um *check*, uma manutenção mais pesada ou coisa do gênero?

Então, esse questionamento eu faço, até porque o seguinte: por que nós, como usuários, também, do transporte aéreo, e as pessoas em geral — acho que todos os Deputados têm contato com as pessoas que questionam isso: nos mandam *e-mails*, nos abordam nos aeroportos. O que as pessoas dizem? Qual é a sensação que as pessoas têm? Que as companhias aéreas estão otimizando ao máximo o uso das aeronaves. As aeronaves voam, como já foi dito aqui, de 13 a 15 horas por dia, não é? E que, como há um grande aumento na demanda do transporte aéreo no País, a aeronave não foi retirada de circulação antes, apesar de o manual do *Airbus* dizer que tinha 10 dias para fazer a manutenção do reverso pinado, porque a empresa precisava da aeronave, porque não teria outra para colocar no seu lugar.



Isso procede? O que os senhores têm a afirmar sobre isso?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Bom, inicialmente, os fatores contribuintes do acidente, como eu adiantei, nós vamos saber quais foram os fatores todos que se somaram e que levaram ao acidente, como V.Exa. colocou. Não é uma razão única; é uma somatória de eventos que vão, no processo de investigação, chegar à conclusão de quais foram esses fatores contribuintes, não é? Nessa analogia que V.Exa. fez com o corpo humano, ao fazer a identificação, essas manutenções, que a gente chama de linha, essa aeronave fez uma manutenção longa no final do ano 2006, quando ela foi entregue para nós. Então, a próxima manutenção longa dela, que é uma parada completa de desmontagem, seria somente no ano que vem. As manutenções de linhas — a TAM hoje tem 105 aviões — elas são feitas e corrigidas com procedimentos. Então, não é que são fatores que vão dando um problema maior, como seria a analogia com o corpo humano. Então, se é um sensor, um problema específico de sensor de trem de pouso, e ele foi sanado naquele local, isso está dentro da política e do manual das checagens de linha. Então, a gente tem — já entregamos o que aconteceu. E *check*, Deputado, isso aqui é um tipo de cartilha que tem um mecânico de linha, que faz a checagem em todos os itens. Se ele encontrar qualquer nível de desvio, ele vai deixar esse avião parado. Ele não vai voar. É o caso que aconteceu ontem no nosso voo de Belém, que foi reportado pela imprensa, porque ele não voou. Ele encontrou um item. Enquanto ele não sanar esse item, ele não irá para a frente. Então, isso ocorre, Sr. Deputado, em vários aviões que estão voando: checagens de linha e depois um *check* longo, numa parada maior, mais para frente. Então, tudo isso é dentro da normalidade. Com relação ao reverso pinado, eu volto a insistir, quer dizer, ele é um procedimento naquele dia, nas condições da pista, declarada aberta, na condição pluviométrica que ela estava, com o nível de vento, de chuva, poderia operar normalmente com o reverso pinado. Até com os 2 reversos. Ele teria, aí, uma necessidade de 1.350 metros para ter a sua parada do avião. Então, ele estava absolutamente dentro das condições de aeronavegabilidade. Quanto à utilização horária, primeiro, o avião é um equipamento que foi fabricado, evidentemente, para voar, dentro de procedimentos, de ciclos, em que são feitas as manutenções. Então, as manutenções são baseadas em ciclos desse avião. Então, chamamos de linha ou



A, ou B, ou C, ou D. Hoje está mudando um pouco a legislação internacional, mas é feita dessa maneira.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Três minutos, Deputado.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Então, eu lhe diria que o mais longo, quem mais voa hoje, não é o avião no doméstico; o avião que mais voa, hoje, na TAM, é o avião internacional. Ele tem uma utilização para 14, 15 horas, porque ele está no longo curso, está certo? Então, a utilização horária dele não significa desgaste. Significa que ele...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Tinha uma outra aeronave, por exemplo, para substituir essa?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sim. A TAM trabalha com aviões reservas. Nós temos aviões reservas. Se esse avião, por exemplo, não pudesse seguir o vôo, ele — mesmo que não tivesse, está certo? — poderia ser substituído por aviões que a gente chama de cobertura.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Devido ao pouco tempo que temos... Eu creio que nós, aqui, também, podemos e devemos, eu diria, questionar essas normas, porque veja bem: a Airbus disse que dá para ficar 10 dias com o avião pinado — aliás, nós não podemos descartar as responsabilidades da Airbus, porque pode ter havido falhas nos computadores, etc., como vem sendo dito por aí. Essa... Já há 3 acidentes que já foram relatados aqui com aviões A-320 que estavam com o reversor pinado. Então, me parece que essa orientação que a Airbus dá que pina o reversor e pode continuar andando é absolutamente insegura, porque eles devem levar em consideração outros fatores, inclusive até um equívoco de um piloto. Então, essa orientação tem que ser modificada, não é?

Eu acho que, depois desse acidente, inclusive a própria TAM poderia reportar ao fabricante e dizer: *“Olha, essa orientação de manutenção é absolutamente insegura”*. Tanto que já 3 acidentes ocorreram com aviões Airbus A-320 com o reversor pinado. Então, isso é inseguro. Nós estamos inseguros perante isso.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Um minuto, Deputado, para concluir.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Então, essa questão eu acho que nós também poderíamos rever, não é?



E, agora, me permita, Presidente Marco Antonio Bologna, o que os usuários estão a reclamar — e eu, particularmente, tendo a concordar — é que, de fato, as companhias estão otimizando ao máximo a sua frota, e é por isso que nós temos problemas de cancelamentos de vôos, atrasos de vôos devido às conexões que estão todas elas interligadas. Isso é que tem gerado muitos problemas também, independentemente de eventuais outros problemas que possam existir.

E aí, devido a essa otimização do uso da frota, é que a população se sente insegura, no sentido de dizer: *“Olha, como tem que utilizar muito a frota, está com os bilhetes vendidos e o pessoal está lá no aeroporto esperando, aí, então, de repente, uma decisão que poderia ter sido tomada antes, de consertar o reversor, não...”* *“Então, vamos esperar como o manual...”*

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Pepe Vargas, desculpe-me, mas preciso...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Presidenta, só para concluir.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Eu estou interpretando o interesse de todos, suponho.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k. Porque a CPI sempre foi... Acho que, só para concluir, sempre houve...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Por favor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - ...houve condescendência, vamos dizer assim. Tenho certeza de que V.Exa....

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Por favor, por favor. Por isso é que estou informando: 2 minutos, 5 minutos, 1 minuto.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Então, só para concluir, é isso: o que os usuários, o que a povo brasileiro nos levanta, nos traz a todos os Deputados é essa questão. Eu penso que os senhores poderiam dar uma grande contribuição ao nosso País revendo também essa questão do uso otimizado das aeronaves para que, inclusive, pare mais segurança. Eu creio que seria bom para os usuários e para a própria empresa e para todo o povo brasileiro.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Obrigado, Deputado Pepe Vargas.



Garanto a palavra ao Deputado Ivan Valente, primeiro inscrito após o autor do requerimento. S.Exa. dispõe de 10 minutos, começando às 12h18min e indo até as 12h28min.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O.k.

Sra. Presidenta; Sr. Marco Bologna, Presidente da TAM, queria começar com uma questão. Eu estive no hangar da TAM de conserto, lá em São Carlos. Os nossos Diretores estavam lá, inclusive. Uma coisa que me deixou um pouco chocado foi um quadro de informações que começava com o ponto 1, que dizia: “*O lucro é insubstituível*”. O ponto 1, no decálogo do Comandante Rolim, é que nada substitui o lucro. E a segurança vinha em terceiro ou quarto lugar. O senhor não acha que essa mensagem, assim, para a sociedade é ruim para a TAM?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - É...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Só que eu queria respostas bem curtas, porque eu só tenho 10 minutos; eu não sou o Relator.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Curtas.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Eu estou pedindo a ele que seja bem breve.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Bem breve, porque eu tenho outras perguntas para fazer.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Vou ser breve. Esses 7 mandamentos, bem como a visão, a missão, o Comandante Rolim Adolfo Amaro criou em 1994, esses 7 mandamentos. O que nós entendemos é que é mesmo como os Mandamentos de Deus: eles não têm ordem hierárquica; eles têm que ser lido no seu todo. Então, a leitura do seu tudo, quando ele diz, no primeiro, que “nada substitui o lucro” e, no terceiro, que “mais importante que o cliente é a segurança”, eu acho que até na leitura conjunta a segurança vem em primeiro lugar, porque, sem o cliente, a gente não teria receita e, portanto, não teria lucro. Então, a leitura correta é ser feita no conjunto, como os 10 Mandamentos de Deus.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Pois é. É eu acho que vocês deveriam retirar esse ponto lá.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Eu acho que... Eu sugiro que o senhor retire Deus da nossa CPI, por favor.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Retire.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Então, com todo o respeito, isso aí...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, Deputado Loures. Por favor!

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu acho que a TAM, ao colocar os seus mandamentos — não são 10, são 7 —, deveria... Porque isso passa a impressão... A simbologia do ponto um é esse: é a ganância, inclusive. E depois nós vamos ver que a TAM teve um papel muito importante aí na aviação, inclusive na utilização de Congonhas.

E eu queria colocar o seguinte: realmente, a segurança talvez não seja a preocupação principal, quando se coloca em primeiro lugar que o lucro é insubstituível.

Bom. Essa é a primeira questão. Mas eu quero ir direto aos assuntos que nos interessam. Nós tivemos aqui o Diretor Ruy Amparo. Inclusive, eu quero repetir a pergunta que eu fiz ao senhor aquele dia: V.Sa., depois do acidente, pediria para os pilotos da TAM descerem com o reverso em pista curta? Eu fiz essa pergunta e o senhor confirmou: "*Nós vamos orientar a descer com a pista curta*". Está certo?

Então, os dados subseqüentes que vieram foram os seguintes, em 2 matérias: a ANAC vetou o pouso. Abril: vetou o pouso sem reverso em dia de chuva. Está aqui. E é verdade, existe uma resolução de abril. Agora, o senhor leu uma outra resolução que tem um "etc.". Bom. Tudo bem. Mas, mais do que isso, está escrito aqui no *Estadão*: "*TAM determina que aviões não voem mais com o reverso travado*". O que mudou a posição da TAM?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não mudou. Não procede essa informação do *Estado*. Não...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não há essa resolução?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Não há um boletim operacional técnico emitido formalmente para eliminação disso. O que existe — eu respondi — é que nós, neste momento... A incidência de pinagem é baixa. Neste momento, nós não temos nenhum equipamento nosso com reverso pinado e que, se houver, dado o andamento de uma investigação, a decisão nós vamos estar tomando junto ao fabricante.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas, então, o senhor diz que essa reportagem não é verdadeira.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não procede.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Bom, então, eu diria que V.Sas. deveriam assumir essa responsabilidade, por tudo o que vem sendo divulgado: por todos os relatos de pista escorregadia, como a de Congonhas; ou pistas curtas, como a do Santos Dumont; pelos acidentes ocorridos nas Filipinas, em Taiwan. Se não fizeram deviam fazê-lo, porque essa é uma questão preventiva.

Porque o passageiro, hoje, vai ver isso. A visibilidade desse tipo de informação, hoje, é mil vezes maior do que uma questão técnica que se via antes. Então, existe uma imensa insegurança. Se alguém for comprar, inclusive, uma passagem, fala assim: "*Congonhas, com chuva eu não quero*". É assim que está a coisa.

Então, vocês estão insistindo numa questão e inclusive a INFRAERO também, porque o Comandante disse aqui, o José Carlos, que não é significativo 12 relatos escritos de pista muito escorregadia. Não era! Inclusive um piloto da TAM, do 3215. Então, é fantástico isso! Parece que nós estamos assistindo, assim, a andar numa direção que não mostra segurança. Então, eu queria colocar que tem uma resolução da ANAC que não foi revogada; está lá. Se a ANAC peca por imprecisões, etc., etc., é uma coisa, mas talvez a TAM deveria levar... Ou o manual da Airbus está acima da...

É isso que queria perguntar ao senhor: o manual da Airbus está acima de uma resolução da Agência brasileira?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Qualquer observação da Agência, de restrição, tem que ser acatada pela operadora local. Essa resolução a que V.Exa. se refere, de abril de 2006, era antes da reforma da pista. Depois, nós temos uma nova comunicação, de janeiro, que eu passei aqui, com relação já à pista na situação de hoje. Com relação ao reverso pinado, eu expliquei a V.Exa.: neste momento, nós não temos nenhum reverso pinado, e nós mudamos; nós não passamos um boletim de orientação técnica como relatou o jornal, mas nós passamos a um nível de observância diferente que é: se for fazer a pinagem, só



será feita com a concordância e em discussão com o fabricante, dado que o poder regulador não alterou a regulação no Brasil.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Perfeito. Deixa eu só... Queria saber da Presidenta com quanto tempo ainda eu conto.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Três minutos, Deputado Ivan Valente, até 12h28min.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, queria resposta para 2 questões importantes que eu julgo.

A primeira é a seguinte: um dos problemas que apareceram, não de ordem de segurança imediata, é a superutilização do aeroporto de Congonhas como um *hub*, o principal do País. Tanto que pousaram... Foi responsável por 18% dos pousos e decolagens do País, com o número de passageiros aumentados, e onde tinha o maior número de conexões. Então, ele era o principal aeroporto e isso interessava às empresas aéreas. Certo?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Aí é o seguinte, o aeroporto de Congonhas... O que define a utilização de um aeroporto é a capacidade operacional dele — de pátio, de extensão de pista e dá o número de pousos e decolagens. Eu lembro que Congonhas já teve... Hoje nós estamos com 33 movimentos/hora.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - De 48.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Já chegou a ter 62 movimentos/hora no passado. Foi em 2001.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu sei. Eu quero dizer o seguinte: vocês impulsionaram a superutilização...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. O que acontece... V.Exa. tem que observar que quem escolhe é o usuário. Ele acaba tendo a preferência da utilização, em função até das restrições de se movimentar para demais aeroportos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Daí é que eu quero colocar. Tantas autoridades aeronáuticas — a ANAC, a INFRAERO e o Ministério da Aeronáutica — não têm que se submeter ao senso comum do cliente. Veja você. Aí é que está a questão. É claro que todo o mundo quer descer no centro da cidade...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Um minuto, Deputado. Um minuto.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - ... mas, se não tem segurança para descer, o que vale é a segurança. O que vale é a segurança!

O que aconteceu é que o Aeroporto de Congonhas já tinha uma dedicação a vôos regionais anteriormente, e a TAM foi a principal empresa tensionadora para que ele virasse o principal *hub* de conexões e de passagem. A TAM tem responsabilidade nisso. E a INFRAERO tem, a ANAC tem, a Aeronáutica tem, e por pressões de vocês — porque o Governo cedeu à pressão de vocês.

Isso não quer dizer que o motivo do acidente seja a utilização, mas é evidente que o aeroporto com pista curta, sem planejamento estratégico, sem ranhuras e em dia de pista molhada aumenta a potencialidade acidental. Eu não estou discutindo o acidente, ainda. Desculpe-me, mas está errado esse raciocínio de que o cliente é que determina. Não é.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Ivan, por favor, conclua. Por favor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Queria concluir com uma denúncia, que tenho aqui, que é a seguinte: no dia 24 de julho, na semana passada, teve um avião da TAM que desceu em Londrina. Era para Curitiba e desceu em Londrina. Esse vôo teve um problema técnico. Queria que o senhor me confirmasse ou não.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Esse vôo ia para Curitiba. Ele foi alternado Londrina por fechamento meteorológico. Ao chegar lá, ele tinha uma tampa de capô que não estava devidamente colocada. Nós paramos esse avião e mandamos levar uma tampa de capô para substituir e fazer a correção nesse aeroporto de Londrina.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Aqui eu tenho uma informação que é contraditória com a que o senhor está me fornecendo.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, peço que o senhor conclua, por favor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Só para finalizar a denúncia. Eu peço a V.Exa. e aos Deputados da CPI...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Por favor, conclua. Por favor. Eu tenho que garantir a palavra ao Deputado Carlos Willian a seguir.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - ... que me dêem a tolerância de 30 segundos. É o seguinte. No dia seguinte, quando a TAM desceu em Londrina — com chuva em Curitiba, etc. —, ela pretendia voar com a aeronave do mesmo jeito. Tanto que ela registrou um plano de vôo e entregou na torre de Londrina. Foram utilizados os recursos da Procuradoria do Trabalho e da Polícia Federal, que impediram a saída da aeronave. V.Sa. pode me confirmar esta informação — que vocês iam voar para São Paulo às 12h30min, no vôo 9362?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Ivan, concluído, vamos ouvir o Presidente e, a seguir, eu tenho que garantir a palavra ao Deputado Carlos Willian.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Poderia me falar sobre isso?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu não sei esse fato de denúncia da Polícia. Eu não sei se o Ruy, que acompanha a área técnica, mas, nós tivemos uma manutenção corretiva de capô e foi feita a correção para um vôo alternado de Londrina.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Só para reafirmar que o relato que eu tenho... Estou pedindo a informação porque...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Se ele pudesse chegar...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Pediria que vocês me mandassem depois uma informação mais precisa.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Isso.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, eu preciso garantir os 10 minutos do Deputado Carlos Willian.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Fico com a obrigação de esclarecer isso junto ao Deputado Ivan Valente.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Carlos Willian, por favor.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Srs. Deputados, senhores representantes da TAM, primeiro, queria dizer que esta Comissão se sente honrada por estar sendo presidida nesta manhã por uma mulher.

E dizer o seguinte, Presidente, no Brasil tem um ditado que diz que todo o mundo entende de futebol e todo o mundo é um pouquinho de médico. E, agora,



todo o mundo entende e quer entender de aviação e de acidente aéreo. Embasado nisso é que nós não conseguimos um ponto de confluência das idéias sobre o que causou o acidente. A cada instante...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aliás, Deputado Carlos Willian, se V.Exa, me permite...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Pois não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós estamos, neste momento, eu diria, com mais especialistas em vôo do que técnicos de futebol neste País.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - É verdade.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, até 12h41min.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - O.k. Então, Sr. Presidente, diante disso, nós não temos, aqui, uma idéia fixa.

Anteontem, depôs aqui nesta Comissão o Comandante José Eduardo Batalha Brosco. E, sem nenhum demérito para a empresa TAM e nem a ele, eu o apelidei de garoto-propaganda da TAM. E agora eu faço algumas reflexões que eu tinha feito a ele e ele acabou não respondendo.

Se ele estava no comando do vôo 3215, com a mesma aeronave, a MBK, no dia anterior, e da forma que ele estava assustado — ele continuava assustado até no dia do depoimento aqui, tamanha foi a tragédia que aconteceu quando ele pousou no Aeroporto de Congonhas.

Pois bem. Ele disse que imediatamente não fez nenhum comunicado. Dizendo, inclusive... E eu o questionei por mais de uma vez, e ele disse que não haveria necessidade de fazer nenhum comunicado. Só o fez à noite. E agora nós estamos vendo que, no relatório dele, está escrito: *“Boa-tarde, após a espera de 45 minutos...”* Então, existe, já, uma discordância do horário que ele fez este relatório.

Eu perguntei a ele se havia necessidade de fazer, como que ele faria toda vez que ele pousa em um determinado aeroporto, se ele tem que fazer algum comunicado. Ele disse que não haveria de fazer esse comunicado. Eu perguntei a ele, por mais de uma vez. Ele disse que não. E o senhor sabe que ele é obrigado a fazer o registro no GIPAR. Uma via fica com o mecânico, uma no avião e uma é entregue para a Agência. Se ele tivesse feito o GIPAR mostrando que o avião tinha



dificuldades de pouso, com certeza teria evitado esse trágico acidente que ocorreu no dia seguinte.

Pois bem, Sr. Presidente, nós sabemos também que nós temos basicamente 4 tipos de frenagem em um avião. O *brake*, que é o *brake* usual; nós temos a reversão, que uma das turbinas estava pinada; nós temos o (*ininteligível*) e nós temos também o sistema de *flap*. Em aeronave pequeno é o *flap*, mas em aeronave maior é o *ground spoiler*. Então, veja o senhor: falharam todos os freios da aeronave. E eu, como técnico de futebol, e também um pouquinho de médico e, agora, também me especializando em acidente aéreo, quero fazer uma comparação — sem querer defender a TAM, porque não é esse o meu objetivo; não tenho motivo para isso. Acaba de me ocasionar uma situação aqui, agora, que posso até citar como exemplo, e o Deputado Castelo Branco é até testemunha disso. Ele está aqui do lado. Este aqui é o nosso Deputado (*ininteligível*). O que eu presumo é que falhou o computador do avião. Falharam 3 principais sistemas de frenagem, que são comandados por computador. Da mesma forma, Sr. Presidente, que eu tenho um *palm* (*ininteligível*), que é última geração de *palm* e que é importado, inclusive, e eu estava falando lá em Belo Horizonte agora e deu um pau na máquina, ela não funciona mais. Já tirei pilha, já troquei o *chip*, já fiz tudo aqui dentro e ela não funciona, não recupera, não está aqui... Se isso aqui...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Cinco minutos, Deputado.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Pois não, Presidenta.

Se, por um acaso, isto aqui fosse um avião e estivesse dando pane geral, igual eu acho que pode ter acontecido; se isso fosse um avião, poderia ter acontecido o pior, que é o que eu acho que também poderia ter acontecido.

O que não pode é culpar somente a pista porque a pista também tem seu problema. Mas já pousaram e decolaram vários aviões e nunca tiveram problema na pista. Alguns segundos antes acabou de pousar algum avião e com este avião não aconteceu nada.

Acidentes são normais. Eu lamento pelas vítimas. Eu lamento pelas vítimas que estavam nesse acidente. Lamento profundamente e me solidarizo com os seus familiares, mas, usar esse acidente para dizer que o Governo é culpado, que é a



INFRAERO é a culpada, que a ANAC é a culpada, eu acho que é prematuro. É prematuro, Sr. Presidente. Tanto é que o depoimento, depois da revelação da caixa-preta, mudou a maioria das interpretações desta CPI, que ontem, os telejornais, a maioria dos entrevistados disse que é prematuro apresentar alguma coisa que pode ter ocasionado o erro. Acredito que foi uma conjuntura de situações.

E se nós passarmos a admitir essa minha idéia de que foi o problema do computador, igual aconteceu com a minha *palm*? Sr. Presidente, todos os aviões têm computador. E a nossa insegurança? Quando houve o acidente da TAM, em São Paulo, com o avião Fokker, na época fizeram defesa do avião. Hoje, eu acredito que a TAM não tenha um Fokker mais, ou seja... Tem? É uma aeronave extremamente perigosa. Extremamente perigosa. Mas está saindo de circulação.

Então, Sr. Presidente, para que não haja mais vítimas de acidentes aéreos por falhas de computadores, por problemas de pista — que eu acredito que tenha que haver uma intervenção enérgica do Governo e, para isso, ele já mudou inclusive o Ministro da Defesa, para poder ter ações mais imediatas, dentro do sistema do caos aéreo brasileiro —, eu não tenho muito o que perguntar, porque os peritos, que são as pessoas técnicas para apontarem o defeito...

A SR. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Um minuto, Deputado Carlos Willian.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - ... são as pessoas capacitadas, os engenheiros, que vão demonstrar realmente o que aconteceu. Mas, enquanto não se apura isso — a responsabilidade, porque todos nós queremos saber quem que é culpado: se foi o fabricante do computador, se foi o computador, se foi o piloto, se foi a pista. Nós queremos que isso seja identificado para a população brasileira —, eu queria perguntar a V.Exa. o que a TAM está fazendo, primeiro, em relação à reciclagem de pilotos. Porque se foi falha de piloto tem que fazer uma reciclagem imediatamente. Segundo, se comprovar, ou mesmo que não se comprove, mas enquanto...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Conclua, por favor, Deputado.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Estou terminando.



Enquanto isso não se conclua, o que está fazendo a TAM para dar uma atenção maior nos seus equipamentos, principalmente nos computadores?

Finalizando, Sra. Presidenta, os Deputados pediram que não falassem em Deus, mas eu vou dizer: que Deus tenha compaixão de todos nós, quando entrarmos dentro de uma aeronave neste céu brasileiro

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Bom, como V.Exa. falou, as conclusões a que se vai chegar desse acidente será objeto da investigação. Eu concordo com V.Exa. que ela é uma conjunção de fatores; ela não é um fato isolado ou outro. É isso que nós vamos ter como produto dessa investigação. Nós, também, como operadores, e entendo, também, que a Airbus, como fabricante, e entendo também que a nossa tripulação e, principalmente, os nossos usuários querem ter o mais rápido possível o diagnóstico e a conclusão do que realmente aconteceu. O que nós estamos fazendo, que providências estamos tomando? Por parte da própria autoridade, do próprio Governo, ele já tomou algumas medidas, ratificadas pela empresa, com relação ao aeroporto de Congonhas em si. Nós, em relação à tripulação, a gente tem toda a parte de treinamento e de simulador. Então, este evento, esta ocorrência, é checada, nas diversas possibilidades, em nosso simulador, e qualquer observação adicional é comunicada junto às nossas tripulações, junto à área de operações. Então, ela não é uma reciclagem de todos os pilotos, mas ela é verificada pelo Centro de Controle de Segurança de Voo, são estabelecidos boletins à medida que se identificar, como eu disse, ainda, é prematuro colocar culpa em alguém. Nós temos responsabilidades e temos, aí, que verificar o que aconteceu. Os pilotos de excelente qualidade, pessoas treinadas, capacitadas. Uma perda grande para a nossa família TAM. Com relação ao equipamento em si, nós estamos com o Airbus em contato. Ela faz parte do Comitê de Investigação, e ela estará aqui, mais tarde, dizendo qual é a providência que ela está tomando com o equipamento.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Agradeço ao Sr. Presidente da TAM.

Garanto 10 minutos para a intervenção do Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sra. Presidenta...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, 1 minuto; só 30 segundos, Sra. Presidente.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Senhora. Faço questão.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Senhora. Falei Sra. Presidente. Eu gostaria só de perguntar para o Presidente da TAM se ele tem informação de um problema hoje com o Airbus em Congonhas...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O que aconteceu no voo 3039? Eu estou sendo questionado por isso.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sim. Esse avião teve autorização de embarque, teve autorização de *push back*, teve autorização de ir para a decolagem. Antes da decolagem apareceu um indicativo do sistema do freio manual, que é como se fosse o freio de mão. Ele deu um sensor de não abrir, foi abortado o voo e ele retornou. Foram para o avião reserva de cobertura, os nossos passageiros, e o avião não procedeu.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A aeronave está no solo?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - A aeronave está no solo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É um Airbus?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - É um Airbus.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Trezentos e vinte?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Trezentos e vinte.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Isso foi agora, Sr. Presidente?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Foi de manhã, foi de manhã.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Isso, eu diria, são coisas que acontecem no dia-a-dia e que mostram que, na hipótese de qualquer ocorrência que seja, ele é mandatório que o voo não prossiga.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Com a palavra o Deputado Gustavo Fruet, por 10 minutos: 12h45min até 12h55min.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Obrigado, Sra. Presidenta.

Sr. Relator, boa-tarde, Presidente Bologna.



Também o nosso registro público de solidariedade às famílias e particularmente às famílias da tripulação e dos funcionários da TAM.

Nós estamos em 2 linhas: uma, entender o acidente aeronáutica — e é um risco, porque a CPI não tem a qualificação, por melhor que seja a intenção e a competência técnica, para essa investigação. Cabe-nos fiscalizar os investigadores e garantir que, respeitados todos os procedimentos, se possa chegar a uma conclusão ou aos fatores do acidente. Então, o respeito, também, já manifestado pelo Relator, com relação às autoridades que estão encarregadas dessa investigação.

Mas a outra frente diz respeito aos riscos aeronáuticos e à análise de gestão de infra-estrutura. Em nossa avaliação: deficiência de infra-estrutura e tragédia de gestão.

E, nesse sentido, a dimensão política, mas no bom sentido, numa concepção positiva, por entender que aqui não tem assepsia nem a neutralidade. Há um conflito; há interesses — comerciais e políticos. Está aí na estruturação do modelo por parte deste Governo. E é isso que nós queremos entender e, de alguma maneira, contribuir.

O acidente foi muito questionado. No pouco tempo, objetivamente, algumas perguntas, para entender a relação da empresa com os órgãos reguladores, particularmente com a ANAC e com o Governo e como é que funciona essa lógica de expansão e de oferta de assentos no mercado.

Com relação ao acidente, só 2 perguntas para esclarecer: o senhor confirma que 2 tripulantes técnicos estavam na cabina do avião, além dos pilotos?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu confirmo. Nós temos, dentro do *cockpit* 2 assentos chamados *jump-seat*, que é permitido a entrada de tripulação. Eram 2 comandantes que estavam em trânsito para assumir vôo em São Paulo. A gente chama de tripulação extra.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O senhor tem informação se a TAM ou a Aeronáutica recuperou o chamado quadrante das manetes no local do acidente?



O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu não tive acesso ainda ao relatório de recuperação dos destroços e da situação, como falei. A gente passa, a partir de hoje, a fazer parte do processo de investigação oficialmente.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Com relação à proposta do CONAC, na semana passada, qual o impacto sobre a situação financeira da empresa?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu diria a V.Exa. que ainda é prematuro avaliar. Nós estamos em conversas tanto com a Secretaria de Política da Aviação Civil do Ministério da Defesa, com o Brigadeiro Godinho, quanto com a Diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil. Existe, inclusive, amanhã, uma reunião que está definindo essa nova malha aérea nacional. E aí, sim, nós podemos avaliar os impactos sobre a companhia e sobre o usuário. Mas é prematuro qualquer avaliação financeira.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Pelo modelo proposto, as companhias vão precisar de um número maior de aeronaves ou vão cortar vôos e, com isso, demissão de funcionários?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Preliminarmente dizendo, como nós vamos deixar de ter o *hub* de Congonhas em operação mais dedicada, como nós vamos ter, na Resolução nº 6, da CONAC, também foi solicitado maior nível de aviões de reserva ou de cobertura, o meu entendimento é que deverá cair o número de horas voadas por dia, mantendo-se a frota.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - A autorização dos vôos se dá dentro de um plano geral, ou cada caso é analisado pela ANAC?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - É. Sempre é colocado todos os direitos, não é? São várias autorizações. Aquilo que seja autorização de vôo nacional, chamados Direitos de Tráfegos, HOTRANS, ele é colocado junto à ANAC e a ANAC, depois, consulta a infra-estrutura que vem a ser tanto o DECEA quanto a INFRAERO, e o vôo é autorizado. No internacional são regras mais complicadas de designação de vôo. Ou seja, a gente não pode fazer nenhum vôo que não tenha um registro, um número e um HOTRAN autorizado.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Na sua avaliação, essa medida restritiva do CONAC aponta que houve um superdimensionamento ou uma flexibilização extrema em autorizar a concentração em Congonhas e não houve uma



restrição, ou essa medida é exagerada e, portanto, merece uma reação da empresa com relação às restrições que estão sendo estabelecidas?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, eu acho que ela é uma medida pragmática, não é? Ela chegou à conclusão de que não é um problema de demanda; é um problema de oferta. Então, nós estamos tendo uma interferência num processo de oferta e, como há várias declarações feitas pelo Governo, de investimentos, que vão novamente reequilibrar a oferta para essa demanda que está aí existente.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - É... Só insistindo na pergunta do Deputado Ivan Valente: há pressão das empresas reagindo a essas restrições estabelecidas pelo CONAC e pelo Governo, ou não?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Não existem pressões. Existe, hoje, um trabalho conjunto; existe um ajuste fino a ser feito, porque tem alguns conceitos que precisam ser explicitados mais claramente para a gente poder ver e planejar a nossa malha dentro da limitação de 60 dias, conforme pedido pelo CONAC.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Presidente, o Deputado Gustavo Fruet me concedeu. É verdade que a TAM é a empresa que mais utiliza Congonhas e chega a ter 32% do movimento de Congonhas? A empresa que mais usa Congonhas é a TAM?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - É. Dentro da distribuição do número de horários de voo, a gente tem, hoje, 2 empresas que têm a maior dominância dos horários de voo, que é a TAM e, agora, a Gol com VARIG. São as que têm o maior número de *slots* aeroportuários.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - A TAM é a que tem mais, parece.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Tem mais. Como aqui, Sra. Presidente, aqui em Brasília. Aqui em Brasília, a TAM, também, é a empresa que tem o maior número de horários de voo no aeroporto de Brasília.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Até nós estamos para... Ouviu, Presidenta? Eu vou encaminhar ao Relator uma sugestão de pedido de informação com relação à mudança de vôos, ocupação de assentos, número de aeronaves de 2



anos para cá. Até para que a ANAC possa fornecer isso, junto com a INFRAERO, em caráter oficial. Só para continuar... Qual é o tempo, Sra. Presidenta?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Quatro minutos ainda, Deputado.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Está bem. No final do ano passado, durante os feriados — Natal, Ano-Novo — a TAM assumiu grande parcela de responsabilidade pelo caos dos aeroportos “devido à manutenção não programada de aeronaves”. Mais recentemente, após o acidente da Airbus, a empresa assumiu problemas no reverso. Nesses 2 casos, houve alguma sugestão ou mesmo entendimento com alguma autoridade do Governo?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Foi totalmente explicitado pela própria companhia.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Em razão dessa situação assumida pela própria empresa, quantas advertências, notificações ou qual o valor total das multas que a ANAC lançou a esse respeito?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Nós temos, hoje, conosco, um total de... Vou pegar aqui, se me permite consultar... Eu tenho os dados totais. Onde é que está Paulinho? Só um minuto, por favor, Deputado.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Enquanto procura, Presidente, já deixo as perguntas aqui.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Já está aqui.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Pois não.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Nós temos, desde quando a ANAC foi estabelecida, em março de 2006, até agora, agosto de 2007, nós temos um total de 147 multas, 146 multas, desculpe, sendo que 37 delas foram canceladas, por alguma improcedência; 45 delas, pagas; 16, a vencer, que já foram punidas; 30 estão em recursos, dentro da discussão administrativa; e 18 em recurso superior.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O senhor tem o valor já pago ou não?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - O valor já pago até o momento é de 39 mil reais.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Está. A empresa tem ou teve algum contrato comercial corporativo para a venda de passagens com algum partido político no País?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Fez algum contrato...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Corporativo. Para venda de passagens para com algum partido político no Brasil?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sim. Sim, a gente trata... Nós somos, como V.Exa., uma concessionária de serviço público. Nós não podemos participar de nenhum tipo de ligação política ou partidária, mas nós podemos ser transportador de qualquer entidade, seja ela uma entidade corporativa da iniciativa privada, seja um órgão de Governo, seja um partido político.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Quais os partidos, Presidente?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Nós já tivemos um acordo corporativo com o Partido dos Trabalhadores e já tivemos, dentro da nossa área de jatos executivos, também, com o PSDB.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Há dívidas pendentes?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não há dívida nenhuma pendente.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Houve alguma renegociação?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Houve renegociação no caso do Partido dos Trabalhadores, integralmente quitada hoje.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O senhor lembra o valor?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Em que época foi feito isso?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - De cabeça eu não tenho. Posso mandar esses contratos para cá.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - A ANAC, na sua avaliação, tem competência técnica para conhecer todos os detalhes de uma aeronave como o Airbus e fiscalizar uma empresa como a TAM?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - É. A ANAC ela foi estabelecida...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Um minuto, Deputado.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - A ANAC foi estabelecida em setembro de 2005, com uma lei; ela foi empossada em março; ela é colegiada; ela



tem diversas indicações que partiram do Executivo e foram todos sabatinados no Senado, dentro de um currículo; ela tem um corpo técnico amplo, que é o DAC. Lembrando que a migração do corpo técnico do DAC, de acordo com a Lei nº 11.182, é de 20% ao ano. Portanto, eu considero que o corpo técnico que o corpo técnico, que já existia do DAC, continua na ANAC. Portanto, ela tem total capacidade de fiscalização e homologação sobre as companhias aéreas e fabricantes.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Presidenta, não vai dar tempo, mas...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Um último o questionamento para constar também se o senhor participou das tratativas de fusão da VARIG com a TAM ou participou de alguma negociação, com a presença de representantes do Governo, com a empresa portuguesa de avião para aquisição ou venda da VARIG.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Quanto à fusão, nós tivemos. Foi declarado, foi um memorando público, uma carta de intenção pública, em fevereiro de 2003. Eu participei ativamente — à época eu era Vice-Presidente Financeiro da companhia —, foi feito um *code-share*, foi estabelecido — isso foi totalmente público —, foram feitas diligências em todos os sentidos, e acabou não indo para frente isso. Aí a segunda pergunta era...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Se o senhor tem conhecimento ou participou, ou a TAM, de alguma tratativa com a TAP, empresa portuguesa, na venda da VARIG.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, não tenho nenhum conhecimento.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Garanto a palavra, por 10 minutos, à Deputada Luciana Genro, começando às 12h56min e terminando e terminando às 13h06min.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada, Presidenta.

Eu já havia me referido, quando o Dr. Ruy Amparo esteve aqui, sobre o quão desagradável me pareceu aquele primeiro mandamento da TAM, que coloca o lucro acima de tudo, mas eu vejo que, de fato, a empresa leva a sério essa lógica do lucro



acima de tudo. Numa pesquisa rápida na Internet eu pude ver várias matérias de jornal com denúncias de que a TAM dobra a jornada dos funcionários e dá pouco tempo para manutenção — apontam sindicatos —; que a inspeção daquele avião com o qual ocorreu o acidente durou 15 minutos; que os mecânicos se queixam de jornada excessiva, dizem que há falta de pessoal e pouco tempo para cumprir procedimentos; e que os tripulantes da TAM cobram redução de carga de trabalho, inclusive em uma reunião com o senhor que tiveram na sede da Associação dos Tripulantes da TAM.

Combinado com isso, eu pude ter acesso a uma palestra que o Dr. Ruy Amparo proferiu nos Estados Unidos, em 8 de dezembro de 2006, que era uma palestra sobre uma visão geral da manutenção da TAM, *TAM Day 2006, Maintenance Overview*, e aí ele ressalta, quando fala das condições do Brasil, "*low labor cost*", o custo baixo da nossa mão-de-obra — que é uma realidade do País, não apenas da TAM, mas, certamente, combinada com essas denúncias, demonstram que a TAM tem uma política de superexploração da sua mão-de-obra. E, quando ele fala da TAM, em particular, ele fala dos custos de manutenção mais baixos em relação à média mundial. Isso me parece ser uma realidade da empresa à busca de redução de custos na mão-de-obra e na manutenção. Tanto que foi apresentado como vantagens para esse público norte-americano.

Eu também recebi uma informação de que, em um *ranking* internacional de segurança de vôo, a TAM estaria bastante mal posicionada. Não sei se o senhor tem conhecimento deste *ranking*, de quem faz esse *ranking* e qual é o posicionamento da TAM neste *ranking*.

Eu também queria lhe perguntar a respeito da situação dos familiares, porque a ata da reunião, que o senhor mesmo distribuiu aqui para, nós deixa em aberto uma série de perguntas que teriam que ser respondidas hoje, em uma outra reunião ou em um comunicado oficial.

São várias as perguntas, mas eu queria me deter em 1 em particular, que os familiares me ressaltaram como importante: a TAM teria se negado a apresentar a apólice de seguro aos familiares, dizendo que esta apólice é confidencial. Eu queria lhe perguntar por que os familiares não podem ter acesso a essa apólice de seguro.



Queria lhe perguntar também se essa apólice cobre danos morais — porque o senhor falou que de cada um dos mortos seria calculado de acordo com a sua vida produtiva. Então, se isso cobre os danos morais dos familiares de terem perdido alguém naquelas circunstâncias.

Também, se existe alguma diferença, dentro dessa apólice de seguro, se for constatado erro do piloto, se for constatado problema de manutenção ou se for constatado algum problema que seja de responsabilidade da Airbus ou que a pista do aeroporto tenha contribuído de forma decisiva para o acidente, o que eu considero bastante provável, devido ao fato de outros acidentes com o reverso pinado terem ocorrido e, graças às condições do aeroporto, esses acidentes não terminaram em tragédias iguais àquela.

Mas o fato é que a TAM segue à risca do manual da Airbus, no que diz respeito a permitir a vôo de uma aeronave por 10 dias com o reverso pinado, garantindo que isso não oferece problemas de segurança, quando já ocorreram outros acidentes, e eu fui testemunha de uma situação paradoxal, porque embarquei num vôo da TAM às 6 e meia da manhã de terça-feira e nós ficamos 1 hora dentro do avião porque os mecânicos estavam consertando o interfone que comunica a parte da frente do avião com a parte de trás do avião. Eu até chamei a aeromoça e perguntei qual era o modelo do avião e ela me confirmou que era o mesmo, e eu disse: *"Que estranho, então. Tanto cuidado com um interfone da frente que não se comunica com o de trás — a aeronave não levantou vôo no horário por causa disso —, mas um reverso pinado, que, evidentemente, é um instrumento a mais de segurança para a frenagem, especialmente em pistas como a de Congonhas, que são curtas e que estavam escorregadias naquele dia, não impediram a aeronave de voar"*.

Então, que critérios de segurança são esses que permitem que a aeronave levante vôo com o reverso pinado, mas exige tantos cuidados com o que diz respeito aos interfones — eu não questionando o cuidado em relação aos interfones; estou questionando a diferença de tratamento em relação aos problemas, porque me parece que o problema do reverso pinado e as conseqüências que ele tem tido nos incidentes aéreos e, neste caso, num acidente, porque não está descartado que ele tenha influenciado no acidente, recebem um tratamento diferente.



Então, eu gostaria que o senhor me ajudasse a entender esses problemas e...

A SR. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Dois minutos para concluir, Deputada Luciana Genro.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Vou concluir, então, para que o senhor possa me responder nesses 2 minutos, especialmente acerca dessas preocupações dos familiares e de quando essas famílias vão ter as respostas para essas perguntas que formularam aqui.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Bom, primeiro vamos tratar das famílias, que eu acredito que é o ponto mais relevante neste momento e mais importante, para tranquilizá-las. A reunião estará acontecendo hoje. Ela é uma reunião presencial: o nosso pessoal e o Vice-Presidente estarão respondendo a essas perguntas. A gente já tem as respostas a serem dadas...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Que respostas são essas?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Essas respostas eu não finalização delas. Elas são, na sua maioria, todas positivas; são todas atendendo às necessidades dos familiares. Com relação ao seguro, nós tomamos a decisão de levar nessa reunião o segurador. O segurador é o UNIBANCO AIG. É ele que pode dar a cláusula de confidencialidade que nós temos com ele. Então, para evitar, da nossa parte, criar qualquer constrangimento com relação à apólice, nós estamos levando o próprio segurador para explicar e dar o conforto às famílias. O que eu lhe garanto é que essa apólice ela garante o evento desse acidente, independentemente de quais tenham sido os motivos. Então, a indenização não muda se foi por um ou por outro motivo, quais foram os fatores condicionantes desse acidente. Ela garante o evento; ela garante o acidente na sua plenitude. E lembro mais: esse é um seguro que nós temos, mas que não exime da responsabilidade da TAM de qualquer outro tipo de complementação se essa apólice... Como eu falei, ela é muito ampla, ela é uma apólice que tem um valor declarado de 1 bilhão e meio de dólares, ela cobre todos os tipos de danos, inclusive aqueles danos que venham a ser pleiteados por qualquer familiar e no campo também moral, está certo? Então quanto a isso eu transmito total tranquilidade. O comunicado oficial vai sair hoje. A reunião está sendo marcada entre hoje e amanhã. A gente já sai com esse comunicado de resposta. Isso envolve a formação de



grupos de representação por parte dos familiares. Nós já estamos em contato com eles. Então, assim que a gente tiver, nós vamos tornar público, como nós tornamos público o que a gente fez na última reunião. A gente colocou inclusive no nosso *site*, no TAM Informa, e também colocou isso disponível acesso a toda a imprensa. Então eu me comprometo com a senhora de enviar a ata, me comprometo com esta Comissão, da ata desta reunião, que vai responder, na verdade, são 4 perguntas que aí estão colocadas, está certo? Com relação aos custos de manutenção que o Vice-Presidente expôs num evento nos Estados Unidos, quando ele se refere à parte de mão-de-obra no Brasil ser mais barata, a gente não está desprezando. Ela é uma mão-de-obra qualificada. A mão-de-obra brasileira é extremamente qualificada no campo aeronáutico, vide que o Brasil é um fabricante de aviões, inclusive, através da EMBRAER, um produto de excelente qualidade. O Brasil tem excelentes institutos de formação de engenheiros, tanto no Sul quanto aqui no interior de São Paulo. A realidade é a que a senhora falou, nós temos um nível de remuneração... Também se fosse comparar, até o nível de um presidente da companhia aérea brasileira com o presidente de uma companhia aérea estrangeira, existe toda uma diferença salarial. Então ele se referia a essa característica do mercado brasileiro. O fato de a gente ter um custo de manutenção/hora menor que a média de mercado não é que a gente economiza na manutenção, é o fato de ter uma frota jovem. Como a gente tem uma frota que é de 7,3 anos, ou, tirando os Fokker 100, de 5 anos, o custo de manutenção é mais baixo. O que norteia hoje uma companhia ter custo de manutenção baixo é manter aviões novos. Por isso que a política da TAM é ter uma vida útil máxima de utilização de um avião de 7 anos, lembrando que uma vida útil técnica de um avião é de 25 anos, está certo? Então, isso é que responde, não é o fato da ganância ou da economia com relação à manutenção. Com relação ao item do reverso, a gente já explicou. Ele era um item permitido de utilização, ele não era fator determinante de segurança desse voo. Ele poderia estar, inclusive, com os 2 reversos pinados na condição daquela pista, naquele dia, naquele voo, para aquele peso. Com relação à fonia, ele é um item *no go*, não pode ir. Por que não pode ir? Porque num momento de alguma comunicação necessária do *cockpit* com a tripulação de cabine, seja por alguma emergência, fica inibida a comunicação. Então isso, por regulamentação, não é



permitida a decolagem, enquanto que o item pinado, ele é permitido pelo próprio manual do fabricante.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O reversor é menos importante do que os interfonos internos?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - É, porque ele é um item de redundância. Tem o sistema de freio, do *autobrake*, do *spoiler*, e ele era permitido até os 2 reversos pinados.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - É impressionante, o senhor há de convir comigo!

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - É a recomendação do manual do fabricante e é aprovado pelo órgão regulador. E quanto ao princípio do lucro...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputada, a gente já estourou em 3 minutos. Por favor.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Dos trabalhadores, eu mostrei aqui o nosso índice de reclamação acumulada trabalhista, que ela é bastante baixa. Nós somos 18... A Deputada acho que não estava na apresentação. São 18 mil trabalhadores da TAM. Nós temos hoje, em números redondos, 600 reclamações trabalhistas conhecidas, nós temos contato direto com o Sindicato Nacional dos Aeronautas, com a Dra. Graziela Baggio, eu tenho contato direto com a Federação Nacional, com a Dona Selma Balbino. Então todas as discussões de denúncias, aquilo que é anônimo, a gente realmente é difícil tratar; aquilo que é oficial, que nós temos conhecimento, está dentro dessa estatística que eu citei. Os 15 minutos, está aqui o que é feito em 15 minutos, está dentro dos procedimentos colocados de uma forma que não é possível, mas ele é um *check list* claro, permitido e homologado. E, se for necessário mais, o mecânico é soberano até de parar o avião, como ele fez em Belém.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Preciso encerrar. Por favor, Deputada, Luciana Genro, por favor. Vou dar um intervalo de 5 minutos para o...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O *ranking*... Só esse detalhe, Sra. Presidenta. Se ele tem conhecimento do *ranking* de segurança internacional.



O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu não tenho conhecimento desse *ranking*. Se pudesse me oferecer, até para saber qual é a fonte que está fazendo esse *ranking*...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Vou dar 5 minutos para o Presidente da TAM sair e, a seguir, vamos prosseguir, com a palavra garantida para o Deputado Vaccarezza, daqui a 5 minutos.

(A sessão é suspensa.)

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Está reaberta a sessão. Com a palavra, por 10 minutos, para prosseguir à oitiva do Presidente da TAM, Marco Bologna, o Deputado Vaccarezza.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - Boa-tarde, Presidenta Solange. É um prazer ter V.Exa. dirigindo a sessão da CPI e que muito bem está substituindo o 1º Vice-Presidente e o nosso Presidente, que está se recuperando de uma doença. Boa-tarde, Dr. Bologna. Eu quero apenas fazer uma pergunta a V.Sa. que acho que é extremamente esclarecedora sobre a natureza desse acidente. Logo depois do acidente, houve diversas manifestações de forma açodada que culpavam a ANAC, culpavam a pista, em vez de se conduzir por uma conduta correta, que era... Primeiro, no acidente, você não pode procurar culpados em primeiro lugar. Tem que ver quais são as causas, para corrigirmos depois. Segundo, se tiver culpados, nós vamos puni-los. Foi essa a minha segunda manifestação, porque a primeira manifestação que tive aqui na CPI foi a solidariedade à família das vítimas.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Por favor, peço silêncio ao Plenário. Por favor, há um Deputado na tribuna.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - Foi a solidariedade às famílias das vítimas. Mas, no andamento das investigações, nós tivemos acesso a alguns dados da caixa-preta, em particular à conversa dos pilotos. Na conversa dos pilotos e em relação à caixa-preta, nós pudemos já descartar algumas causas. A primeira é a pista. Se aquela pista tivesse 4 mil metros ou 5 mil metros, o acidente teria acontecido, mesmo porque o avião saiu da pista antes de a pista terminar, ele não caiu no final da pista. Segundo, o dado principal da caixa-preta é que o computador de bordo leu diferente as informações da manete, ou as manetes não foram colocadas na posição correta. Uma manete indicava que o avião deveria ser



parado e ligar o reverso, e a outra indicava que o avião deveria ter máxima potência para a decolagem. Eu estou entre aqueles que, mesmo que seja contra a maré, não gosto de, diante de comoções sociais ou de uma situação grave como essa, as pessoas começarem a fazer teoria e dar veredictos. Eu não acho problema o aeroporto de Congonhas ter avião de grande porte; não acho problema, se houver condições de segurança adequada, funcionarmos bem no aeroporto de Congonhas, mesmo porque no Brasil há outras pistas menores, no mundo há outras pistas menores. E acho bom para o trânsito aéreo no Brasil você ter o aeroporto de Congonhas funcionando bem. Infelizmente Governos anteriores não fizeram investimentos que poderiam ter sido feitos e que foram feitos agora neste Governo, como a segunda pista de Congonhas. O acidente que houve e que um piloto da TAM falou aqui que tomou um susto, tudo indica que o susto que ele tomou foi porque ele teve uma aproximação muito rápida e desceu na pista no local incorreto. Tudo indica também que o problema do reverso não foi o problema principal. Aquilo ali também não evitaria o acidente. Ou foi um defeito no computador, como bem disse o Deputado Carlos Willian, ou foi um problema, uma falha humana. Eu acho que dificilmente vamos encontrar ou fechar numa falha humana porque o piloto experiente não iria ter aquele... cometer um erro daquele. Então provavelmente foi o computador ou defeito mecânico. Quero primeiro ouvir de V.Sa. o que acha dessa avaliação que eu estou colocando aqui. Segundo, quais as medidas que a Airbus está tomando, primeiro, para tomar conhecimento disso, segundo, para mudanças que precisam ser feitas nesses aviões?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Bom, Deputado Vaccarezza, como eu disse, no curso das investigações é que a gente vai ter quais foram todos os fatores contribuintes dessa tragédia. Primeiro que é difícil a gente fazer qualquer tipo de baseado. Tive contato também, como o senhor deve ter tido, por essa leitura da caixa-preta daquilo que aconteceu. Nós não estamos ainda como membros efetivos da Comissão de Investigação... Então tudo isso será esclarecido. Acho... concordo totalmente com o senhor que qualquer precipitação em conclusões só atrapalha o curso da investigação. A Airbus tomará conhecimento e fará qualquer tipo de correção ou ao nível de boletim, se assim for comprovada alguma coisa, porque ela já é membro também do Comitê de Investigação. Já tem executivos da Airbus



fazendo parte, como tem do fabricante da turbina, como tem das organizações européias, tanto francesa quanto alemã, quanto americana. Então é dessa forma, dentro da Comissão de Investigação, que tudo é tratado.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - Para concluir. Não vou usar meu tempo, meus 10 minutos, Presidenta...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - V.Exa. tem 4 minutos ainda.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - Tenho 4 minutos? Para concluir, eu quero aproveitar meus 4 minutos para retomar e falar para as pessoas que estão nos assistindo, primeiro, para terem muita tranqüilidade ao avaliar essa situação. Houve uma politização desnecessária e inadequada do processo do acidente. O Brasil está tendo um aumento na aviação importante, 16% ao ano. Não só na aviação, o Brasil está tendo crescimento econômico, distribuição de renda, criação de empregos. O Brasil está se colocando num outro patamar no mundo. Nós queremos continuar esse processo de desenvolvimento. Não tem apagão aéreo no Brasil, como não tem apagão de energia; tem problemas graves de infra-estrutura. Precisaríamos ter, somente em São Paulo, um terceiro aeroporto, a terceira pista de Cumbica, um terceiro terminal em Cumbica, ter o aeroporto Campo de Marte funcionando como esse terceiro aeroporto e não... Ter o aeroporto de Jundiaí, que agora está sendo usado. O PFL... No Rio de Janeiro estão bem os 2 aeroportos, mas o PFL fez aqui um seminário. Não sei se foi em Brasília ou se foi no Rio de Janeiro...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Em São Paulo.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - Em São Paulo. Fez um seminário que vem na linha dessas propostas que o Governo já estava fazendo e que nós estamos fazendo aqui. Eu acho precipitado mesmo a ANAC ou o Governo... Nós não podemos... Se uma parte da Oposição ou uma parte da mídia quer fazer política, quer brigar com isso, tudo bem. Mas o Governo não pode estabelecer: *“Vamos fazer uma nova malha aérea em 5 dias”*. Isso é errado, politicamente errado. Ou se precipitar: *“Não, foi a pista”*. Todo mundo sabe que não foi a pista. Todo mundo sabe que não foi a pista. Precisa construir uma área de escape em Congonhas. É outro investimento, é caro, mas precisa ver como construir. Esse é



um problema de engenharia sério. Como também temos... E acho que esta CPI... Quero parabenizar o Relator Marco Maia e todos os Deputados, compondo com todas as visões. Acho que esta CPI vai propor para o País uma política para a aviação do Brasil e algumas soluções. Então não podemos tomar como definitivas as medidas que estão sendo anunciadas ou que estão sendo feitas. Vamos discutir com calma e, até setembro, ao término da CPI, nós vamos propor soluções para a aviação no Brasil. Obrigado, Sra. Presidenta.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - O Sr. Presidente tem 2 minutos para fazer algum comentário que quiser, se desejar, sobre a intervenção do Deputado Vaccarezza.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sobre a intervenção do Deputado, eu concordo que nós temos uma aviação no Brasil que... Antigamente, até 2002, a gente tinha diversos problemas nas companhias aéreas, e hoje a gente tem uma situação em que a infra-estrutura, sendo solucionada dentro dessas propostas amplas, a gente volta a uma normalidade do serviço aéreo e ajudando o crescimento, a inclusão social, a distribuição, o turismo e principalmente... E também a parte de carga aérea.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Eu vou garantir a palavra do próximo Deputado, mas antes disso eu gostaria de fazer uma pequena questão, Sr. Presidente, com a permissão do Plenário. Foi trazida aqui aquela informação suplementar da ANAC de janeiro, que é motivada pela seguinte questão: *“Tem por finalidade a apresentação de instruções para despacho e operação de aeronaves a jato em pista molhada”*. Foi o que motivou essa informação. Qual é a diferença entre pista molhada e pista escorregadia?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Molhada é uma pista que tem chuva, certo, escorregadia é uma pista que tem perda de atrito.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - A caixa de voz que nós ouvimos aqui ontem, os pilotos falam, repetem com a torre: *“A pista está molhada e escorregadia”*. Eles não substituem um adjetivo pelo outro, não é verdade?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, está...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Nós todos ouvimos aqui: *“Molhada e escorregadia”*.



O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Duas vezes, duas vezes. *“Molhada e escorregadia”*, e a torre confirma.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - E eu gostaria de agregar, neste termo da ANAC, no ponto 3.2.5, “performance de pouso e decolagem”, diz assim em negritos: *“pista molhada, mas ainda em boa ação dos freios”*. “Caso” — o grifo é daqui e meu —, *“caso seja reportado que a pista está escorregadia ou a pista esteja contaminada, esses dados de performance não são adequados”*. Isso está escrito aqui, e ontem nós ouvimos: *“Molhada e escorregadia”*. Gostaria de ouvir o senhor ou até o Vice-Presidente técnico para...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Vou passar a palavra para o Paulo Castelo Branco, que é a pessoa que tem essa visão mais clara das condições do aeroporto e planejamento.

O SR. PAULO CASTELO BRANCO - Boa-tarde, Presidenta. Essa informação que nos chega à mão aqui, parece-me que se encontra no *site* da própria ANAC. O que nós temos de informação e o que nos foi passado na oportunidade era a informação de abril de 2006, relativamente logo após aquele incidente do avião da BRA, em que a ANAC produziu um documento a respeito da pista de Congonhas no que se refere às condições dela antes de a obra ser realizada.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Mas desculpe-me. Aqui a data é 31 de janeiro de 2007. Tudo o que eu li aqui é de 31 de janeiro de 2007. A própria ANAC previa *“molhada e escorregadia”*. Dia 31 de janeiro. Ele falou de 2006, abril de 2006.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Tem a de abril de 2006, a resolução é clara.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Aqui está em negrito. O material foi distribuído para os Deputados! Gostaria só de ouvir...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Qual é o número, aí, Solange, Presidenta?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Nº 3.2.5, *performance* de pouso e decolagem. Uma informação suplementar da ANAC de 31 de janeiro de 2007, que a própria ANAC prevê pista escorregadia ou diferente.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sra. Presidenta, V.Exa. me permite?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Pois não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Na verdade, esse é um Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica, essa informação complementar do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica. Eu pedi ao Presidente, logo no início da sessão, que ele lesse esse regulamento no Item 5. Ele leu aqui no Item 5. O senhor pode.... No Item 5 do Regulamento?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Exatamente. Exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Lá no Item 5 é que está o grande problema, não no Item 3, Presidenta.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - O Item 3.2.5 fala em pista escorregadia.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - No item 5, se o Presidente tiver e puder ler... O senhor está com aquele documento?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Estou, está aqui.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aquele documento é que é... Não está mais?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Eu tenho aqui na minha mão.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. É o documento que estava com o Presidente....

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Está aqui. É este aqui.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas eu queria o que ele leu. Ele leu para mim, para nós um documento.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu passei....

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Agora, o único lugar onde eu encontrei "*pista escorregadia*" é no 3.2.5.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, não. Tem aqui.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Escrito pela ANAC.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu tenho aqui. Eu até levantei, Presidente.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - “Escorregadia” — está aqui.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu levantei esse problema. No 5.5, é claro em dizer aqui: “*Orientações para os tripulantes*”. Tá? Tem aqui: “*Quando o aeroporto de pouso estiver com pista molhada, a tripulação deve:...*” — 2 pontos. Aí tem todas as orientações. Eu vou ler somente 2, Sra. Presidente. “*Use o autobrake no maior ajuste.*” Aí eu pergunto ao Dr. Ruy Amparo se estava o.k. o *autobrake*, totalmente o.k. para ficar no maior ajuste.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Posso responder?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pode, claro.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Tem 3 níveis, tem que estar numa...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Tem *low*, *high*, *medium*.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Isso, *medium* e *high*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E tem lá mais abaixo: “*Após o toque da aeronave no chão* — aeronave no chão eu que estou dizendo, né — “*Após o toque, confirmar a abertura dos ground spoilers e usar o máximo o reverso*”. Ela tinha como ser usada o máximo reverso, essa aeronave, Dr. Ruy?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Vic, gratíssima.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, apenas para enriquecer e complementar...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Claro, claro. E depois eu queria ver....

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quem é que está com a palavra agora, por favor?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Foi o local onde eu encontrei a palavra “escorregadia” nesta instrução.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sra. Presidenta, quem é que está com a palavra pela orientação das inscrições?



A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Terminou o Deputado Vaccarezza.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quem é o próximo?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - A Presidente fez um questionamento, e o próximo será o Deputado Otavio Leite.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito obrigado.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Bom...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Sim. Está aqui, a inscrição está à disposição. A seguir é o Deputado Ubiali, Dr. Ubiali.

O SR. RUY AMPARO - Bom, deixa eu dar um esclarecimento aqui que eu julgo muito importante. Quer dizer, o que vai a bordo e que vale para os pilotos e que está em todos os manuais tem que ser único. Então cabe à empresa e à ANAC compilarem todas as recomendações técnicas de segurança, e essas todas desembocam em um único conjunto de manuais. O que está a bordo chama-se Aircraft Flight Manual, e o próprio MEL, que eu já mostrei aqui. Eu queria lembrar o seguinte: não existe nenhum conflito entre os manuais da Airbus e o que a ANAC preconiza, porque, se os senhores se lembram da minha oitiva, primeiro, esse manual é emitido pelo fabricante, depois a autoridade francesa tem que certificar. Ela pode colocar mais restrições. Depois a ANAC tem que certificar. E a ANAC, o processo lá, ela leva em conta todas as recomendações, inclusive essa daqui, e põe nos manuais. Por quê? Da mesma maneira que o piloto, ele poderia ter lido — ele sozinho —, lido isso aqui e decidido aplicar para o lado da segurança, poderia ser aplicado para o lado da insegurança. Então é por isso que os manuais são únicos e a padronização é o que garante a segurança. Eu acho muito importante lembrar aqui o seguinte: isso aqui é uma recomendação extremamente técnica. Eu sugiro aos senhores que tenham aqui alguém da ANAC do veio técnico, detalhando como é que esse processo é feito. Mas eu só queria lembrar o seguinte: o último parágrafo disso é o que mostra que os operadores têm que demonstrar à ANAC que existem operações em condições de segurança. Por exemplo, usar *autobrake* em máximo em uma pista molhada pode ser inseguro, sim, porque senão o *antiskid* vai ficar soltando. Então, o manual do avião que é estudado pelo fabricante para aquela condição... A ANAC faz um crivo, o pessoal técnico da ANAC faz um crivo levando



em conta todas as recomendações da própria ANAC. É por isso que legalmente nessas recomendações ele sempre deixa... Aqui ele fala no MEL, ele fala que o próprio operador pode propor, ou fabricante, propor coisas adicionais, desde que a ANAC, que é o órgão homologador, aprove. Então eu queria lembrar aos senhores: na primeira página daquele livro que eu entreguei aqui na Comissão na minha oitiva, que é o MEL, tem a aprovação da ANAC, que tem uma responsabilidade em cima daquilo. Tá?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Vic, vou conceder a palavra ao Deputado Otavio Leite.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Registrar, em primeiro lugar, a minha satisfação, Presidenta, pela sua presença...

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Presidente, questão de ordem. Não seria eu, não?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - O Deputado Otavio Leite está inscrito.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Eu fui o terceiro...

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Não seria eu?

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Não, eu fui o terceiro inscrito.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Ubiali? Está aqui.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Eu fui o terceiro inscrito.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - O Deputado Gustavo Fruet trocou com o Deputado Otavio Leite, no número 7. No número 8 será o Deputado Dr. Ubiali.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Muito bem.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Está aqui. Se quiser...

O Deputado Otavio Leite está com a palavra das 13h17min às 13h27min.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sra. Presidenta, em primeiro lugar queria registrar minha satisfação de vê-la tendo assumido a direção desses trabalhos. E olha quem diga que, ao tempo em que discutimos a formação da CPI, advogou-se a idéia de não se ocupar o espaço da 2ª Vice-Presidência. Ei-la no exercício. Para nós, do Rio de Janeiro, é uma satisfação.



Eu prosseguirei com muitas dúvidas — tal qual os colegas, certamente. Mas algumas certezas também, ao mesmo tempo, começam a se consolidar. Eu tenho para mim que, definitivamente, esse campo aéreo não será o espaço adequado ou compatível, ou o espaço que gostaria de imperar Adam Smith e sua mão invisível. Em todo o mundo é um setor absolutamente regulado, da China, passando pelos Estados de *welfare state*, por Estados Unidos, Cuba. O que for país, o sistema aeroportuário é profundamente regulado. E eu acho que por essa interface tão complexa e tão globalizada talvez seja esse o caminho em que, nessa etapa civilizatória, a humanidade, as nações, os países podem criar um direito mais globalizado, porque há muitas interfaces, porque tem a ver com acidentes, tem a ver com equipamentos, tem a ver com regras de comércio, tem a ver com direitos dos consumidores, enfim, que se conectam diretamente com aeronaves que cruzam os céus do planeta. Então é uma questão extremamente complexa e globalizada.

Queria fazer esse registro porque nós teremos como diretriz aqui, como responsabilidade a de procurar encontrar mecanismos jurídicos que aperfeiçoem o sistema que hoje se intitula, se classifica em uníssono como o caos da infraestrutura e das operações aeroportuárias brasileiras.

Isso tem uma série de razões. O senhor mesmo, na oitiva anterior, quando indaguei sobre os nós, o senhor lembrou, enfatizou o problema da ausência de planejamento para que não tivéssemos nessa retaguarda tantos dissabores de verificar que a demanda cresceu, mas os aeroportos, as pistas não cresceram, o controle de vôo também com problemas, e por aí vai.

Eu queria me cingir ao seguinte. Teria muitas indagações, como eu disse. Em relação ao advento do comando nesse setor pelo Ministro Jobim, reunião da CONAC, revelações públicas do Governo e decisões, portanto, que implicam em descongestionamento de Congonhas como ponto primeiro, decisão essa que requererá a migração de vôos para outros aeródromos. Guarulhos. Pista, data limite, já prazo limite; 20 anos se passaram, não foi refeita. Quero perguntar ao senhor: 1 - se essas decisões o senhor pode afirmar que vão elevar o custo operacional e, portanto, é inexorável que isso se reflita nas tarifas aéreas; 2 - em função também dessa nova reorganização, dessa reengenharia estatal, fruto da incompetência e da omissão, em muitas questões, do Governo, como é o caso do processo VARIG, e



que nós assistimos durante 5 anos neste País àquela homeopática hecatombe que no fundo... Homeopática hecatombe é até um paradoxo, mas o fato é que isso, desde o início, foi algo sofrido por todos, porque hecatombe é algo sofrido por todos. A VARIG perdeu 100 aviões que deixaram de circular pelo País. Enfim, e não se ocupou esse espaço no mercado ao tempo e à hora para, pelo menos na demanda internacional, que não tivéssemos déficits que foram se acumulando e que o País deixou de ganhar divisas por conta disso.

Bom, então, nessa reengenharia estatal, provocada por decisões novas, porque é tudo regulado, é um setor muito regulado... Tem que ser regulado, e temos que discutir até que ponto a regulação tem que ser sábia, inteligente e eficaz. Essa é uma discussão para ser travada profundamente nesta Casa.

Bom, mas a pergunta é a seguinte concretamente: como a TAM encara a necessidade, a opção de se aproveitar o Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim, no Rio de Janeiro, para vôos internacionais que hoje são operados espremidíssimos em Guarulhos e vôos novos, tendo em vista que o Aeroporto Tom Jobim tem hoje uma operação de 9 milhões de passageiros/ano e, no entanto, um potencial de receber 16 milhões de passageiros/ano? Apenas teriam que fazer algumas reformas. O Terminal 1 está muito ruim, disse aqui o Presidente da INFRAERO. E lamento. Pelo que pude aferir, não há um tostão no orçamento de investimento da estatal INFRAERO para a recuperação daquele terminal. Fiquei perplexo em relação a isso.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, 2 minutos.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Perfeito. Então queria trazer essas ponderações, concretamente perguntando sobre o aumento da tarifa e a migração de vôos da TAM, como a TAM está encarando para o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro. Finalmente, eu tenho, depois quero encaminhar, um questionamento, uma preocupação do diretor do jornal *São Gonçalo*, uma denúncia que chegou, tendo em vista um vôo TAM JJ3373, de 25 de abril, onde se levantou vôo, 40 minutos depois se verificou que a porta de emergência apresentava um ruído fora do normal, houve um certo pânico e preocupação. E depois os passageiros procuraram a TAM para saber o que tinha acontecido, que providências foram tomadas, e até agora não tiveram resposta. Então acho que é útil também passar para a companhia



essa informação, a fim de que nós possamos saber o que foi tomado como medida em relação esse fato. Era isso.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Concluído, Deputado.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Bom, quanto a esse vôo, peço... É o JJ?

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - 3373.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - 3373. De que dia?

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - 25 de abril de 2007.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Está bom. A gente enviará a resposta...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Era o vôo Confins-Galeão.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Confins-Galeão. Quanto a preços, eu já citei antes, é prematuro, em função de toda a discussão de malha aérea que está sendo feita entre INFRAERO, entre as companhias aéreas e a ANAC, se isso vai refletir em aumento significativo de custos. Pode ser que sim, pode ser que você tenha uma readequação de fluxos que acaba também compensando custos de um lado e do outro. Então eu diria que seria prematuro afirmar qualquer coisa. Com relação ao Aeroporto Antônio Carlos Jobim, lá no Rio, com certeza é uma prioridade para a TAM. A gente colocando um volume adicional de vôos bastante grande. Foram 18 vôos colocados lá. Inauguramos um vôo internacional, que é o diário Paris, que é o Rio—Paris. Temos vôos também para o mercado da Argentina e entendemos que lá vai ser uma tendência natural de expansão, dada a restrição que vai ser colocada no aeroporto de Guarulhos. Assim como também lembro o aeroporto de Confins, que hoje é um aeroporto com bastante infra-estrutura, com uma ligação viária bastante acessível ao centro de Belo Horizonte. Basicamente é isso.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Às 13h26min, passo a palavra ao Deputado Dr. Ubiali. Por favor.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sra. Presidente, muito obrigado. Presidente Marco Antonio Bologna, muito obrigado por sua presença aqui. Eu queria saber se o senhor tem informação de quantos acidentes ou incidentes houve com esse tipo de aeronave, esse avião 320, que ocorreram nos últimos anos.



O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu não tenho a estatística geral. Esse avião, a família Airbus, é a família Airbus 319, 320 e 321. São todos da mesma característica de comunalidade de componentes e de tripulação. Eu diria que tem hoje quase 4 mil aviões desse tipo em utilização no mundo. As estatísticas que eu sei — do meu conhecimento — são baixas de acidentes dentro das estatísticas. Mas eu não tenho esse número, eu não sei. Eu posso enviar para esta Casa exatamente dados das pesquisas das próprias organizações especializadas sobre as taxas de acidentes com esse tipo de avião.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Essa observação que eu estou querendo fazer é pelo seguinte: sei que não são muitas, porque não se vê muito falar disso, mas as mais importantes que a gente tomou conhecimento foram quando o reverso estava pinado. Pelo menos as 3 que ficaram mais evidentes. Nesse avião, que foi comprado há praticamente 6 meses, que passou por uma revisão, ele tinha, ele estava equipado com o chamado FWC — Flight Warning Computer?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Nós não temos. Isso aí... O Flight Warning Computer ele tem, está certo? Todos da nossa frota. Pensei que o senhor estava se referindo que há um novo *improvement* que está saindo, que agora, a exigência de julho, que acabou de sair agora em julho... Começou pela família do 318, que aí tem a ver, assim, com o aviso com relação à posição de manete...

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sim.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - ... que é uma segunda... A nossa frota, posso até dizer, recebemos um avião da fábrica, de Toulouse. Chegou na semana passada. Ele é equipado com toda a tecnologia e ele não tem esse quesito que está sendo citado agora. Foi matéria até de informação, que acredito que o representante da Airbus poderá responder melhor do que eu como isso será tratado daqui para a frente.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - O senhor deu uma informação, perguntado pelo Deputado Fruet, de que havia mais 2 outros comandantes dentro da cabine.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sim.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Esses outros 2 comandantes... Na transcrição que a gente tomou contato, não há nenhuma referência a esses outros 2



comandantes. Não é de se estagnar que, com 4 comandantes dentro da cabine, num momento de crise, eles ficaram absolutamente quietos?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, não é de se estranhar. É procedimento de segurança. Existe uma regra na aviação que, a partir de 10 mil pés ou abaixo de 10 mil pés, a gente entra no que eles chamam de *cockpit* estéril. Você tem que ficar esterilizado de conversa, e o comandante e o co-piloto são as 2 pessoas que falam dentro do vôo.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Numa hora de acidente, com a morte próxima...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sim. Ele não interagiria. Não ia haver nenhuma interação. Pode ser que daí... Eu vi pelo jornal, teve gritos de dor e tal... Não sei daí de quem poderia ter sido.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Muito bem. Uma outra informação que eu gostaria que o senhor nos desse é a seguinte: ultimamente a gente tem tido notícia de uma série de vôos suspensos: vôo de Belém, um vôo que ia para Congonhas, outro que estava em Londrina, esse de hoje. Está mais freqüente?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Eu diria que está mais divulgado, porque o nosso índice... Eu mostrei na apresentação que o nosso índice...

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sim. 08.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - ... de despachabilidade, ele é bastante próximo da média mundial, ele é bastante eficiente. A gente já ganhou até premiações por essa despachabilidade como operador Airbus. Eu diria que, dado o momento, dada a sensibilidade que é natural que a gente está vivendo, todos os eventos relativos hoje à aviação, não importa que seja conosco ou com qualquer outra congênere, está sendo aflorado, saindo na imprensa de uma maneira mais freqüente.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - O senhor disse que a média de horas extras dos funcionários da TAM é 4,6. Dessa média, qual é o componente de piloto, de comandante e subcomandantes?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Tripulação não pode fazer hora extra. Então isso é só relativamente aos aeroviários. Os aeronautas têm uma



regulamentação que é por número de horas de vôo sendo cumpridas dentro de um ano, dentro de um trimestre, dentro de um mês, dentro do número de pousos e decolagens. Então a remuneração é feita por remuneração fixa e por tempo de vôo ou por quilômetro voado. Não existe hora extra nessa categoria profissional.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Por último, insistindo ainda na pergunta que já foi feita aqui pela Presidenta, pelo Deputado Vic Pires, nas recomendações que a ANAC fez, fica claro, em vários momentos aqui, que após o toque, confirmada a abertura do... usar o máximo o reverso e tal, parece contraditório entre o que está aqui, que a gente lê, o máximo de reverso, um reverso pinado, e as recomendações, que eu entendo. Já entendi perfeitamente que o fabricante do avião disse: pode voar assim. Mas o tempo todo parece que há um contraditório aqui. Eu gostaria que, se o senhor pudesse tirar esse contraditório, seria bom.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Ele não é um contraditório. As recomendações, elas são depois estabelecidas por operadora. O senhor pode ver na conclusão, ele fala que cada operadora pode apresentar junto à autoridade. Eu diria que esse documento... E acaba ele, depois das recomendações e do fabricante, saindo aquilo que é as orientações para o livro, e, mais importante, que está a bordo, que orienta o tripulante, que é homologado pela própria ANAC. Então, o importante era uma leitura conjunta desse documento com o do fabricante e com o manual que está a bordo, que foi aqui colocado como ele quer e que foi homologado pela própria autoridade. Então, valeria a pena, seguindo o que o Vice-Presidente Ruy falou, uma leitura feita também com técnicos da ANAC, para chegar a uma conclusão melhor da interpretação desses três fatores que geram um livro de orientação específica a bordo.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Só uma última pergunta: por quê, apesar de ter autorização do fabricante, a TAM continua voando com Airbus pinado? Não tinham avião para repor?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, a gente tem um avião de cobertura. A gente teria... Se a gente segue um manual de orientação para aquele destino de pouso... Vou dar um exemplo: a gente não poderia no Aeroporto Santos Dumont, mesmo com a orientação do fabricante de ser pinado... Naquele aeroporto, pelas condições dele de extensão de pista, nem pinado poderia ser. Então depende



de cada aeroporto que está operando, de cada condição meteorológica que é feita pelo despacho operacional de vôo. Neste vôo específico, ele poderia até estar com dois reversores pinados para uma pista molhada, na 35 L, com todas aquelas condições que eram do dia. Por isso que eu diria que é prematuro a gente avaliar quais foram os fatores condicionantes desse acidente.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Bom, antes de passar a palavra para o próximo Deputado inscrito, que é o Deputado Vanderlei Macris, vamos levar a reunião até as 14h30min. Vamos prorrogar por 30 minutos para que mais Deputados falem. O Presidente da TAM tem que ir para o Senado, e nós tínhamos... Marcamos uma nova oitiva com o representante da Airbus para as 14h. Vamos atrasar meia hora, vamos levar a nossa reunião, então, até as 14h30min. E o próximo Deputado então é o Deputado Vanderlei Macris, começando às 13h34min para as 13h44min.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Boa-tarde, Dr. Bologna. Muito obrigado pela sua presença, mais uma vez aqui contribuindo para as nossas investigações. Eu queria fazer apenas uma consideração inicial, porque hoje me habilitei a falar um pouco mais tarde e pude aqui assistir à manifestação de vários companheiros Deputados. Eu fico aqui impressionado de ver Deputados buscando justificar ações que retirem a responsabilidade do Governo nesse acidente que nós acabamos de ter e, com isso, tentando afastar o Governo dessa crise. Não há como, não há como, até porque esse acidente é mais um capítulo desses 10 meses de inseqüência, de incompetência, de falta de autoridade, de descaso. E só agora — parece e repito —, só agora parece ter acordado para o problema. Esta CPI, ela vai sim investigar essa questão do acidente, como fizemos com o acidente da Gol, de 10 meses atrás. É evidente que o foco principal, o detalhamento, a investigação mais aprofundada deve ser feitas necessariamente pelo CENIPA, que é o órgão absolutamente preparado para fazer essa investigação. Nós iremos acompanhar essa investigação, colaborar com essa investigação, mas ela com certeza será feita pelo CENIPA. Dados muito técnicos, problemas, alternativas, suposições, hipóteses, todas elas estão sendo avaliadas. Ainda o Brigadeiro Kerson, no dia de ontem, dizia que várias possibilidades estão sendo aventadas, inclusive aquelas que o Governo



se preocupa em claramente dizer que a pista não teve nada a ver com essa história. O Brigadeiro Kerson, ontem, aqui, reconfirmou que apesar de a imprensa, de a mídia não estar falando da pista, ela também será considerada na investigação. Enfim, nós vamos aguardar e vamos trabalhar e colaborar também para essa questão. Mas, Presidente Marco Antonio Bologna, eu tenho aqui algumas perguntas a fazer. Uma delas sobre o acidente, as demais sobre a infra-estrutura aeroportuária, a questão da ANAC. Houve aí alguns acidentes com aeronaves desse porte, dessa família A320, da Airbus. Já tiveram problemas semelhantes em outras oportunidades, outros acidentes. A fabricante da empresa determinou certos procedimentos de segurança, e para alguns modelos foram instalados dispositivos extras de alerta. Eu tenho aqui uma informação que, depois de constatar esses problemas com esses acidentes, inclusive das Filipinas, o fabricante mandou instalar um dispositivo que emite um apito contínuo e faz acender uma luz vermelha na cabine quando há conflito de posicionamento dos manetes no pouso. Esse alerta foi adotado a partir da década atual, depois de alguns acidentes. Diz aqui uma matéria de jornal: *“O avião da TAM foi fabricado em 98”*. O senhor confirma isso? A pergunta é a seguinte: o avião da TAM estava equipado com esse FWC — Flight Warning Computer, série H2F3? Essa é uma informação importante, porque me consta que os fabricantes teriam orientado todas as aeronaves desse porte, depois desses acidentes anteriormente acontecidos, que eles fossem equipados com esse, com essa, esse equipamento fosse instalado na aeronave. Houve, de parte da TAM, a preocupação da instalação nessas aeronaves desse alerta orientado pela fabricante? E mais: os pilotos foram treinados depois desses acidentes nas Filipinas, esses dois outros acidentes do A320? Os aviões da TAM foram treinados para evitar acidentes dessa natureza com essas máquinas?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, está na metade do seu tempo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Oi?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Está na metade do seu tempo, 5 minutos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Até as 13h44 min. Está bem, obrigado. Se o senhor puder responder objetivamente, eu agradeço.



O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Pois não, Deputado. Bom, do ponto de vista de treinamento, treinamento de simulador de vôo, ele é exatamente para fazer todas as situações possíveis, situacionais para um piloto, não só vôos normais. Quer dizer, seria impossível imaginar que a gente faça treinamento no simulador só para situação normal. A gente utiliza o simulador também para que ele faça situações que sejam adversas. Portanto, os pilotos da TAM são treinados sim para situações de anormalidade de vôo, são treinados para situações, no caso, até de um reversor pinado. Quanto a essa recomendação, a esse novo nível de alerta da Airbus, como o senhor citou, depois das Filipinas, nós temos até aqui a carta da Airbus que trata desse assunto, que a gente vai deixar disponível aqui na Comissão.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Obrigado.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Mas por ser de um caráter muito técnico, eu vou passar, se o senhor permitir, para o nosso Vice-Presidente. Ela não é uma exigência obrigatória. E como que a Airbus trata isso junto a todos os operadores e não somente a TAM.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Ela não é uma exigência obrigatória?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, não.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - É muito importante a gente olhar o tempo, hein, Presidente. Por favor.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Perdão.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Se o senhor puder ser bem objetivo, eu tenho algumas outras perguntas.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Pois não, Deputado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas a Sra. Presidente insiste em me alertar que meu tempo está terminando.

O SR. RUY AMPARO - Deputado, é importante fazer um esclarecimento aqui. Quando vem do fabricante uma recomendação, ela pode ser mandatária, recomendável, desejável ou completamente opcional. Então aqui tem duas... Eu vou inclusive deixar...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Esta foi o quê? Me responda objetivamente.



O SR. RUY AMPARO - Desejável.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Desejável.

O SR. RUY AMPARO - Eu vou deixar aqui a classificação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem, para o A320 foi desejável.

O SR. RUY AMPARO - É.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E eles foram instalados esses equipamentos?

O SR. RUY AMPARO - Só um instante. Só um instante, por favor. Nós estamos aqui — observe esse boletim, que é do fim do ano passado — com uma atualização agora de julho e evidentemente nós vimos pela imprensa, Flight Warning Computer H2F3. Eu tenho aqui o boletim e eu sugiro até que uma pessoa técnica leia, porque ele não diz nada desse alerta. Ele foi emitido em dezembro, foi analisado pela nossa engenharia como desejável. Desejável é um nível que é emitido pelo fabricante, para economia de custos. Ele não tem o caráter mandatário e o recomendável tem alguma coisa a ver com a segurança. Então...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É um equipamento...

O SR. RUY AMPARO - Só um instante, Deputado, por favor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Me perdoe, me perdoe. Eu gostaria só de intervir.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Por favor, senão o tempo...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É o seguinte, nós gostaríamos de ter esse documento, nós vamos fazer uma avaliação importante desse documento tecnicamente avaliado pela CPI, nós saberemos evidentemente — nós vamos ter um depoimento daqui a pouco — quais foram as orientações que a Airbus deu. Esse é um documento de alerta importante dos manetes desajustados, e isso pode ter sido uma causa importante desse acidente também, e a TAM, pelo que o senhor está me informando, entendeu essa proposta como recomendável e não instalou os equipamentos.

O SR. RUY AMPARO - Não, não. Desculpa, Deputado.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu estou errado na minha avaliação?

O SR. RUY AMPARO - Não, não. O senhor me desculpe, deixa eu... Isso aqui é um documento, que ele está como desejável. Além disso, aqui dentro não fala nada desse alerta. Esse alerta não está aqui.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Existe o alerta?

O SR. RUY AMPARO - Esse é o documento de emissão do Flight Warning Computer, versão H2F3, porque Flight Warning Computer os Airbus têm. Inclusive, o novo, que nós tiramos na semana passada, não tem essa versão, que nós tiramos da fábrica. Então significa o seguinte: não é que a TAM ignorou, porque num alerta de segurança a gente sempre muda o *standard*. Nós estamos trazendo aviões novos. É que aqui dentro não tem isso, nesse Flight Warning Computer H2F3.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não existem apito e luz vermelha que deva ser acendida?

O SR. RUY AMPARO - Não está escrito aqui. Não, não está escrito.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu acredito.

O SR. RUY AMPARO - Eu vou passar para a Comissão. Nós fomos pró-ativos aqui. A nossa engenharia fez uma solicitação esta semana à Airbus falando: *"Me explique se isso pode estar aqui dentro, porque não está escrito"*.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor fez uma solicitação à Airbus?

O SR. RUY AMPARO - Nosso departamento de engenharia, esta semana, dado o que a imprensa noticiou, fala: *"Me explique se esse alerta que a imprensa está dizendo do alerta a mais está nessa versão, porque ele não está escrito"*.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Perfeito. Apenas para dizer que nós vamos ter...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Macris com a palavra para concluir, por favor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Nós vamos ter aqui o representante da Airbus, nós vamos perguntar. Por favor, deixe o documento. Se puder mandar também essa solicitação que os senhores fizeram à Airbus, nós agradecemos também pela CPI.



O SR. RUY AMPARO - Pois não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E eu queria deixar mais algumas perguntas, se me for possível, Presidenta, se não...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, o senhor já está com 11 minutos. A gente... Nós vamos deixar Deputados sem falar, porque até as 14h30min nós não poderemos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu lamento, eu lamento. Eu agradeço, eu vou cumprir, vou cumprir as suas determinações e agradeço, mas eu tenho... Ser for o caso, me reinscreverei depois.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - O Deputado Carlos Zarattini não se encontra presente. Deputado Vic Pires. Eu submeto apenas à Comissão: se quisermos transformar, diminuir o tempo para que todos possam falar. Deputado Vic Pires...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas não no meu tempo. No próximo.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Temos 45 minutos de reunião ainda.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Quantos Deputados presentes não falaram ainda?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Não sei. O Deputado pode entrar e estar presente. Ainda estamos no 11º, e temos 24 inscritos. Com a palavra o Deputado Vic Pires, às 13h45min para as 13h55min.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu vou voltar àquele mesmo assunto que eu comecei, que para mim não ficou esclarecido. O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica, no seu item 5.5... O senhor leu. E eu não sei se o senhor esqueceu ou deixou de ler, ou se eu não ouvi. Não entendi. O senhor está com ele aí?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Entreguei.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor entregou o original?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Entreguei, entreguei aqui o original.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por favor, a Secretaria poderia entregar um para o Presidente?



A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Original de?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Do que ele entregou, um documento para tirar xerox.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Tem outro aqui.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Esse agora.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O 5.5, *Orientação para os Tripulantes*. O senhor está com isso aí?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Estou, estou.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor poderia ler novamente? *“Quando o aeroporto de decolagem...”*

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - *“Estiver com a pista contaminada...”*, que não é...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, molhada.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - No meu está contaminada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, sim. Então o senhor está lendo lá desde... Pode continuar lendo.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - *“Deve aguardar a descontaminação da pista para decolagem, no caso de pouso, prosseguir para alternativa se não for possível aguardar a descontaminação”*. Aeroporto fechado, não é? *“Quando o aeroporto de decolagem estiver com a pista molhada, a tripulação deve certificar-se de que o avião esteja com todos os sistemas necessários operando, notadamente o reverso...”*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então, eu acho que na outra vez o senhor esqueceu esse trechozinho.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - *“Quando o aeroporto de decolagem estiver com a pista molhada, a tripulação deve certificar-se de que o avião esteja com todos os sistemas necessários operando, notadamente o reverso, o antiskid...”*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - *“Notadamente o reverso, o antiskid, o autobreak”*. Isso aí na decolagem.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Etc.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aí o senhor podia passar, pular para mim: *“Quando o aeroporto de pouso estiver com a pista molhada”*.



O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - *“Quando o aeroporto de pouso estiver com a pista molhada a tripulação deve...”*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aí o senhor pode, aí eu vou pular para o senhor não ter que ler tudo, vai lhe dar trabalho à toa, usar *“o autobreak no maior ajuste”*.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - *“O autobreak no maior ajuste”*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Foi o que o Dr. Ruy falou ainda há pouco, que nem sempre é seguro usar o *autobreak* no maior ajuste. Não sei por que que a ANAC coloca isso aqui, então.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se não é importante, não sei por que está aqui. Mas lá embaixo tem: *“após o toque”*.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - *“Confirmar abertura dos ground spoilers e usar o máximo reverso assim que possível”*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então. Aí eu pergunto ao senhor se essa aeronave tinha o máximo reverso no dia da aterrissagem.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Ela tinha um reverso pinado, essa aeronave, mas tem que ser lido isso no seu todo, como o Ruy explicou.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas lendo no todo, pior ainda. Se a gente começar a ler no todo, a situação fica pior.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, não é pior ainda. A implicação... Quer dizer, não é esse o tipo de comunicação que vai para dentro de bordo. O que vai para dentro de bordo é a revisão do MEL, que é partido dessa recomendação do fabricante e homologado com a própria Agência.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Essa regulamentação, Presidente, foi feita exclusivamente — não sei se o senhor teve oportunidade de ler — para o Aeroporto de Congonhas e para o Aeroporto Santos Dumont. É isso?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Certo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu não sei.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não teve acesso? A TAM não teve acesso?



O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Teve acesso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu fiz uma pergunta para o comandante que veio aqui, da TAM, sobre isso aqui. E ele disse que, todas as vezes que a companhia recebia esse tipo de comunicado da ANAC, enviava por *e-mail* para os comandantes, mas que ele não tinha tido acesso a esse aqui.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - A esse documento não. Ela é incorporada no manual que vai dentro da aeronave, que é repassado com a Agência Nacional de Aviação Civil, levando em consideração o manual da própria fabricante.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, mas o manual não é a bíblia. Isso aqui está acima...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Dentro de bordo, o manual é a bíblia.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O manual é a bíblia.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Isso não vai direto para a tripulação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se o avião foi fabricado antes disso aqui, o manual está lá feito antes dessa regulamentação da ANAC. O que é que vale?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Ele é revisto. Ele sofre revisões periódicas. Eu vou direto à última página, que é o item de conclusão: *“Por muitos anos...”*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não vai ler tudo, senão meu tempo...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - O último ponto aqui: *“Esta não é a única forma para o atendimento dos requisitos, porém os operadores que seguirem as disposições desta IS estarão cumprindo o determinado no RBHA 121 e 135, os operadores que optarem por atender estes requisitos de outra forma”* — que é seguindo, por exemplo, a orientação do fabricante — *“poderão fazê-lo, porém, devem provar à ANAC que os seus métodos alternativos provêm o nível adequado de segurança”*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pronto. É aonde eu queria chegar. De que forma vocês provaram para a ANAC que essa conclusão é a verdadeira, que os seus métodos alternativos provieram do nível adequado de segurança?



O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Pela certificação das cartas da autoridade francesa, homologada pela própria ANAC.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas se elas foram feitas antes desse comunicado?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, elas são atualizadas a cada emissão de comunicado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então. O MEL da sua aeronave foi feito antes desse comunicado. Esse comunicado aqui foi feito no dia 31 de janeiro de 2007. A sua aeronave começou a voar no dia 10. Foi assim uma surpresa. A ANAC liberou a aeronave para voar dia 10, no próprio dia 10 a TAM já estava com a aeronave pronta para voar. E levantou vô. Eu perguntei para o Dr. Ruy, na última vez aqui, a que horas levantou vô. O senhor ficou de mandar para cá. O senhor já deve ter essa informação, a que horas a aeronave levantou vô.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Ela chegou em dezembro e passou a voar em janeiro.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não sei. Mas, no dia 10 de janeiro, a ANAC liberou, através de um ofício, assinado pela Diretoria da ANAC, para um diretor seu, liberando a ANAC naquele dia, liberando a TAM de voar com essa aeronave. Então a TAM já estava com a aeronave quase ligada, com motor no solo, porque nesse mesmo dia a aeronave já voou. Isso talvez por esse duopólio, por essa loucura que está aí, com 2 companhias somente funcionando. Então, nesse mesmo dia a aeronave funcionou. Isso quem falou foi o Dr. Ruy.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, não é assim. Tem um procedimento entre o avião físico chegar, o processo de liberação de importação e a autorização.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, o senhor não está entendendo. O procedimento físico eu acompanhei. Foi feito em Xangai. O avião veio para cá. Somente no dia 10 saiu um documento oficial da ANAC liberando — que, a partir daquele dia, a aeronave já estava livre para voar. No próprio dia 10, a TAM já levanta vô com ela.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Assim são todas as aeronaves no mundo.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então. Eu perguntei para o Dr. Ruy que horas essa aeronave levantou vô. Ele ficou de mandar para cá, ficou de nos informar a que horas...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu não sei. Eu fico devendo essa informação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor podia, durante este depoimento, pedir à companhia que nos informe, ainda no seu depoimento, a que horas essa aeronave, que foi acidentada, levantou vô no dia 10? É importante. Mas, voltando aqui, o senhor vai aqui para o item 121.195, se o senhor puder...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Qual?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - "*Aviões com motores a turbina*", que era o caso, ou não? "*Limitações de pouso no aeródromo de destino*". O que estou sentindo aqui, Presidente, é que isso aqui tem menos importância do que o tal do manual que fica dentro do avião. E o senhor diz que o manual é mais importante. Acredito. Ótimo. Mas ele tem que ser o quê?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Homologado pela autoridade.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Homologado. Mas aí ele é homologado no dia tal. Mas depois tem outras mudanças.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Aí ele é revisto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por exemplo. Eu vou dar um exemplo: esse acidente, ele vai fazer com que muitos manuais que estão espalhados por esse mundo afora, de A-320, sejam revistos. Ou não?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Pode ser. Depende do curso das investigações.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então. Então, automaticamente, ele pode ser revisto. Quem me garante que esse manual que estava no avião foi revisto através dessa resolução, através dessa regulamentação? Porque essa regulamentação é uma regulamentação, apesar de ela estar com todos os defeitos possíveis, etc. Esse *et coetera* eu nunca vi na minha vida. Uma regulamentação desse...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Um minuto, Deputado Vic.



O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Aí, realmente, Deputado, eu não sei como... Eu precisaria... Eu fico de mandar para esta Comissão qual foi ou como foi feita a revisão do manual e, a partir disso, qual foi a nossa (*ininteligível*) com a Agência.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então. Mas a pergunta que eu faço é muito clara: essa aeronave, com esse problema de pinagem do reverso, com essa orientação que estava aqui... Porque, com certeza, isso aqui, esse regulamento chegou para vocês.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Chegou para vocês. Com essa regulamentação, vocês achavam que essa aeronave continuava normal para voar?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Pela própria conclusão. Os operadores que optarem por atender de outra forma poderão fazê-lo. Porém, devem provar à ANAC se os métodos alternativos provêm o nível adequado de segurança.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Bom, eu não me sinto atendido pela resposta. Eu não me sinto atendido pela resposta. O Dr. Ruy está com o microfone apontado ali o tempo todo...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Ele deve poder me complementar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É. Para complementar, eu gostaria de...

O SR. RUY AMPARO - Trinta segundos, Presidenta. Trinta segundos, porque eu acho importante o seguinte: Deputado, não há conflito aqui. O senhor veja que no começo ele cita: "*AFM, MEL, Master MEL, RBHA*". Isso aqui é um dos auxílios na confecção dos manuais. O manual não é só do fabricante. Ele é da ANAC. Ninguém pode operar um avião sem ter um MEL aprovado a bordo. E se esse MEL necessitar de uma mudança urgente, a ANAC, ou a autoridade francesa, ou qualquer um — no mundo inteiro é assim — manda uma revisão obrigatória, e você tem que cumprir. Quando ele emite instruções gerais que valem para todos os aviões, desde um avião russo, um avião francês, se ele quiser que isso aqui seja aplicável imediatamente ao manual da empresa, a ANAC vai falar para a gente. Eu entendo a sua preocupação. Se falar "*ó, isso aqui é lei*", ela vai ser cumprida. Ela é correta, mas assim: o



cumprimento dessa lei, através dos manuais, é perfeitamente regulado pela ANAC. Esse é um instrumento universal regulado pela OACI também. Eu sugiro que venha aqui alguém da ANAC para explicar para o senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Presidenta...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Me permita.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - O seu tempo está encerrado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Me permita, é para encerrar. Literalmente. Eu gostaria só que o Dr. Ruy Amparo me respondesse a uma última coisa.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, por favor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se hoje uma aeronave como aquela apresentar um problema de reverso, a TAM vai deixar que ela continue voando pinado?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. Hoje. Ele disse que vai da outra vez. Eu quero que ele me responda hoje.

O SR. RUY AMPARO - Deputado, o Presidente já respondeu isso aí.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Eu vou cortar o microfone.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Se hoje acontecer, nós vamos consultar o fabricante.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Consultar o fabricante novamente, se acontecer?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Foi dito aqui. Nós não temos nenhum avião nessa condição. Se... A probabilidade de isso acontecer é baixa. Dado o curso da...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas vai precisar consultar o fabricante, mesmo já tendo já...



O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Dado o curso da investigação, a gente... Pensei que a pergunta do senhor fosse com relação a pinar ou não o reverso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - A minha resposta foi a pinar ou não o reverso. O senhor está se referindo é à luz do que aqui está escrito.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, eu vou precisar interromper...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pode interromper, Presidenta.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - ... e garantir a palavra ao Deputado Efraim Filho, por 10 minutos. Das 13h57min até as 14h07min, lembrando que a nossa reunião vai se encerrar às 14h30min. Deputado Efraim Filho.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Presidente, a primeira pergunta. Eu gostaria da informação: se é do conhecimento... Poderia esclarecer se é possível uma aeronave... Qual é o procedimento para uma aeronave ser autorizada a voar no País? Ela pode voar sem o certificado de matrícula ou sem o certificado de aeronavegabilidade?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Quando foi que o avião da TAM entrou em operação exatamente, o PRMBK?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Nós entregamos o certificado de aeronavegabilidade a esta Comissão, devidamente autorizado.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Certo. Mas ela começou a voar em janeiro de 2007.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Ela chegou ao País em dezembro e passou a operar em janeiro.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Segundo os documentos enviados por V.Sas., a data de expedição — só para confirmar, a informação foi que ele não poderia voar —, a data de expedição do certificado de matrícula e também do certificado de aeronavegabilidade, conforme consta do documento... Só foi expedido em maio de 2007. Confirma essa informação?



O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Você tem 2 tipos de autorização, você tem, inicia-se com autorização provisória até ter o certificado definitivo. Então, são 2 momentos que é concedido autorização de vôo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Ou seja, que te garanta que nenhum avião da TAM, ou de nenhuma companhia aérea do Brasil, ela pode voar sem nenhum... sem ausência de um certificado. Existe a emissão do certificado provisório, depois tem um trâmite para o certificado definitivo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Certo, porque conforme os documentos que foram encaminhados pela própria ANAC, apenas consta, e aí se a TAM tem outra informação, apenas consta aqui do ofício enviado, certificados de matrícula e o certificado de aeronavegabilidade expedido em 30 de maio de 2007. Se for o caso que se providenciasse o certificado.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Também os certificados provisórios, exatamente.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Um segundo ponto, que o Deputado Vic explorou nesse sentido, mas me chamou a atenção numa outra vertente, no ponto 3.2, também dessa informação suplementar RBH A, 3.2.5, quando ele fala tração do motor operando, ele fala que é a tração do reverso e etc, etc. Se falou muito aqui durante essa Comissão que para a análise, para a aprovação do pouso da aeronave o reverso era retirado, a aeronave deveria ser habilitada a pousar sem o reverso, ele era apenas segurança adicional. É essa a informação correta?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Dependendo do vôo, dependendo do despacho operacional, naquela condição de pista daquele dia ele poderia ter pousado sem os 2 reversos.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Certo. A informação que se tem é essa. Mas a ANAC, nesse documento, exatamente nesse 3.2.5 — e essa é a informação e esclarecimento que eu gostaria da TAM —, ela diz que tração de reverso aplicada no motor não é considerada na determinação de *performance* em pista seca. É o que a gente ouviu aqui inclusive da Aeronáutica e das operações de linhas aéreas. Mas é considerada no caso de pista molhada, ou seja, a *performance* do avião para ser autorizado o seu pouso em pista molhada ela é diferente da pista seca. Na pista



seca a informação da Aeronáutica e de todas as companhias é de que o reverso ele não é nem levado em conta. Ou seja, o reverso ele é adicional, a aeronave ela tem de estar preparada para pousar naquela pista sem o uso do reverso. Só assim ela é autorizada a proceder aquele pouso. Confere?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Confere. Agora, eu estou dizendo que também a interpretação daqui ela está sendo muito literal. Tem que ver aqui: se uma companhia, um operador tem uma diferença de tratamento ele pode aprovar isso junto à ANAC, que está no manual de operação do próprio avião, dentro. Então, o nosso avião, que estava com reverso pinado, inclusive ele pousou no dia anterior, vocês tiveram a oitiva aqui do Comandante Brosco, quando ele operou pinado sem nenhum tipo de problema com relação à utilização de um dos reversos. Está certo? Então, ele estava homologado para aquela pista naquela condição de vôo, naquela condição meteorológica, para operar com um reverso pinado.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Tudo bem. Apenas, já que a informação e a interpretação é literal, a ANAC então terá que dar notícias ou respostas porque que segundo ...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sem dúvida.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - ... o organograma dela diz que a *performance* do avião para pista molhada deve levar em consideração a utilização do reverso, diferente do que se tem atribuído.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sem dúvida, porque não é orientação mandatória, é uma orientação de recomendação e que o operador pode ter autorização....

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então, mais uma vez, estamos sem respostas por parte da ANAC.

Terceiro ponto.

Eu gostaria de saber, Presidente, quanto tempo ainda resta.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - O senhor tem 4 minutos.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Obrigado, Presidenta. A aeronave ela procedeu a uma série de rotinas e de checagens, que é padrão e que a cada vôo ela faz. Isso aí foi feito no avião da TAM. O senhor tem conhecimento, ou o Dr. Ruy Amparo, ou outro membro, de quais foram os problemas apresentados, se essa



aeronave vinha apresentando algum tipo de problema com uma determinada frequência?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Vou passar para o Ruy. Ele entregou aqui o histórico também, tem um disquete com o histórico completo dessa aeronave.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - É do disquete mesmo que eu estou retirando essas informações.

O SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Então, Ruy, por favor.

O SR. RUY AMPARO - Pois não, Deputado. A gente já explicou aqui o evento de Campo Grande, onde foi feita uma espécie de *chek-up* aí — a Unit Inspection, que a gente chama —, e onde o mecânico, no *post fait report*, detectou um problema no LGCIU, fez a checagem, fez o teste, de acordo com o manual, encerrou o item, deixando em observação apenas para que o piloto soubesse o que aconteceu.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Dr. Ruy Amparo.

O SR. RUY AMPARO - Só para terminar. Tem outra coisa que foi falada na oitiva do Comandante Brosco e que não foi perguntada ainda aqui, mas eu tenho também o esclarecimento de que foi um *report* de partida com 300 graus no motor, que foi exatamente num dos vôos imediatamente anteriores. A gente tem também aqui uma cópia do livro de bordo que os senhores já têm, mas particularizando, né? Inclusive tenho aqui a cópia do manual: o limite para esse motor no transiente é 625 graus. Ele com 300 estava muito dentro. Por que o piloto reporta? Porque usualmente ele está em torno de 250, 260. Então, desviou da média, ele já reporta. É um procedimento de segurança também. Eu vou passar aqui às mãos da Comissão também. Aqui tem não só a repetição que os senhores já têm do livro de bordo, mas tem também o manual que dá os limites.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Dois minutos, Deputado Efraim.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Exato. Vão ser necessários, Sra. Presidenta. Muito obrigado.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Deputado, só um minuto. Estava olhando o documento. Aqui a gente está com o certificado de autorização provisório para essa aeronave, que o senhor solicitou. Eu estou entregando aqui também.



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Está certo. Eu gostaria de apreciar o documento no final da oitiva.

Dr. Ruy Amparo, já que a resposta foi dada pelo senhor, gostaria que pudesse complementar. Especificamente, qual o problema no LGCIU? Porque o LGCIU, conforme foi dito, é o Landing Gear Control and Interface Unit, ou seja, é a interface na aeronave para o controle do trem de pouso e também do sistema de freios, já que eles são acoplados e respondem a um sistema só. O trem de pouso e o sistema de frenagem eles respondem numa operação diferenciada. E o LGCIU se refere a esse tipo de comportamento?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, eu não sou 100% especialista no avião, mas o LGCIU ele recebe todas as informações dos sensores de proximidade, que têm trem de pouso, comportas de trem de pouso, porque a lógica do avião funciona assim: a hora que o comandante... Ele não pode baixar o trem de pouso com uma velocidade alta, ele não pode acelerar o avião. O avião dá um alerta se ele tentar acelerar com o trem de pouso embaixo também. Quer dizer, tem todos os limites aí. E esses sensores todos são interligados. Esse LGCIU... Então, é o computador que monitora ...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, 10 minutos.

O SR. RUY AMPARO - ... que monitora todos esses sensores aí. Ela tem um teste interno dela, e o que o mecânico recebeu foi uma informação que deveria ter formado esse teste. Como eu já disse também, pode ter sido um problema muito pequeno, uma variação de tensão de um gerador, por exemplo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Era bom, só para complementar...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Efraim filho, por favor, me ajude.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Só para complementar a resposta dele, é bom saber que no LGCIU exatamente referente ao sistema de aviso do computador de bordo, do trem de pouso e falha no dia 17... Apenas para dar o documento e depois a Presidência toma a disposição, também no dia 10. E aí, Dr. Amparo, o senhor pode analisar a resposta. Ele fala a respeito de uma vibração severa no motor notada durante a descida da aeronave no pouso do dia 10. E apenas um questionamento, para encerrar...



A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, não pode. Não há mais tempo para resposta.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Apenas um questionamento, Sra. Presidenta.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Não há mais tempo para resposta. Faça o registro, por favor.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Só faço o registro. Nós estamos procurando inserir, é bom a TAM informar, será que os Comandantes Kleyber e Stephanini alguma vez pousaram uma aeronave com o reversor pinado? É uma informação que nós não temos e que a TAM pode oferecer. Por que se alguma vez durante a estada na companhia pousaram com o reversor pinado quer dizer que eles tinham conhecimento de como operar corretamente a manete. Então, se a TAM puder informar será bem vinda a resposta.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Duas coisas, primeiro que a operação pinado e não pinado ela é a mesma, não muda o procedimento. Segundo, o senhor pediu os detalhes do vôo, do MBK; ele saiu dia 10 de janeiro às 20 horas e 22 minutos do Centro Tecnológico de São Carlos com destino a Congonhas, sem passageiros em vôo de traslado. Primeiro vôo comercial: 23 horas e 14 minutos de Congonhas para Ribeirão. Acho que foi o Deputado Vic Pires que perguntou. Vou passar mesmo que manuscrito para a Presidência.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Agradecendo, vou passar a palavra, garantir a palavra ao Deputado Eduardo Valverde, por 10 minutos, de 14h9min até 14h19min, lembrando que às 14h30min nós vamos encerrar, para fazer a outra oitiva.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Presidenta, por favor, a senhora me informe depois quem são os outros Deputados.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Depois nós temos algumas inscrições, mas de Deputados que parecem não presentes — parecem.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Os que estão presentes. Depois, depois...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Depois. Talvez aí o Deputado Sabino.



O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sra. Presidenta, vou começar. Quero cumprimentar o Sr. Marco Antonio Bologna, Presidente da TAM, e demais vice-presidentes. Infelizmente, a gente não tem aqui na plenária os cansados. Acho que foram embora. Porque tem sido comum aqui nesse momento, nesse período, culpar o Governo por tudo quanto é tipo de acidente que ocorra nos aeroportos brasileiros. Acho que, como todo brasileiro que acha que é técnico de futebol, aqui também se acha que todos nós somos especialistas em acidente aéreo. Muitas vezes essa nossa especialidade é muito superficial. É óbvio que aguardar as conclusões do CENIPA seria uma conduta de bom senso, porque ele é o órgão responsável de fazer investigação, sob pena de estarmos aqui tergiversando e especulando — e não se especula nem se tergiversa com vidas humanas. É essa precipitação que é a minha principal preocupação. O piloto da TAM, chamado Comandante Brosco, minutos depois do acidente, ou horas depois do acidente, de maneira intempestiva, apontou como causa do acidente a pista molhada. Eu perguntaria a V.Sa. se o Comandante Brosco foi orientado pela TAM a dar esse esclarecimento, a dar essa opinião. Foi um ato orientado pela empresa ou foi um ato tomado individualmente, ao seu livre arbítrio? Porque, como comandante, como empregado em um cargo de confiança da empresa dificilmente daria essa informação se não fosse autorizado. Naquele momento se daria para afirmar, de maneira categórica, que o acidente foi causado pela pista molhada?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Nós damos total liberdade aos nossos funcionários de se pronunciarem. Obviamente que até vindo para uma oitiva, para esta Comissão, ele é obrigado a comparecer, a falar. Em nenhum momento a TAM orientou ele a qualquer... Ele falou dentro daquilo que ele entende, daquilo que ele percebe. E eu diria que o que vai dar o que aconteceu no vôo... Qualquer tipo de especulação é prematura e, portanto, a gente tem que, realmente, aguardar, como o senhor falou no início, a conclusão pela investigação conduzida pelo CENIPA.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Presidente, vamos dar... No último jornal, uma reportagem de 2 dias atrás aponta que de janeiro deste ano até julho, com exceção de 2 problemas que não foram de ordem técnica — que foram choques de pássaros, a outra foi um choque de asa entre um avião da TAM e um da Gol —, houve 9 problemas técnicos em aeronaves da TAM, que abortou decolagens



ou fez com que o avião retornasse ao seu ponto de origem, seja por defeito de computador, seja por desprender da fuselagem placas metálicas ou outros problemas técnicos. V.Sa. afirmara há poucos segundos, há poucas horas, que o sistema de manutenção da TAM é um sistema que atende às exigências internacionais. Com esses 9 acidentes, 9 problemas técnicos, daria para afirmar, de maneira categórica, que a TAM tem um serviço de manutenção em padrões internacionais?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Sem dúvida. Precisamos separar. Aquilo que são itens de manutenção, que é a não-despachabilidade de um avião, ela está dentro daquele índice que eu apresentei, ou seja, na média mundial. Então, todas essas coisas que o senhor observou, a um avião não ser permitido ir para o taxiamento ou decolagem, é porque a manutenção é soberana de não liberar esse avião para uma correção de um item ou de uma pane que tenha que ser resolvida. Está dentro da estatística de despachabilidade da média mundial, e recebemos por 3 vezes sucessivas prêmio de melhor operador pela própria Airbus. Com relação ao que não é o item *no-go*, não pode ir, tem os itens que a gente separa: acidentes e incidentes. Então, na categoria de incidentes, existe o caso de um encontro com ave, que é uma colisão aviária, existe um pneu furado, existem outros itens que são considerados incidentes, até o tipo ir para decolagem ser permitido, chegar à cabeceira da pista e retornar é considerado como um incidente pelas autoridades para fins de averiguação do que foi cumprido. Então, nos 2 quesitos, a TAM está dentro das médias internacionais como operador desse tipo de avião.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Marco Antonio, houve na década passada 2 acidentes similares a este, um ocorreu, salvo engano, em Singapura, outro, salvo engano, em Hong Kong, onde o reverso pinado...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Três minutos, Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - ... segundo informações, de um reverso pinado e a manete naquela posição de mandar combustível para as turbinas. Como o Airbus talvez seja o principal equipamento da TAM, ela se preocupou, em face desses acidentes que ocorreram no passado, de ter da própria Airbus um posicionamento que permitisse melhor esclarecimento sobre essa situação de voar com o reverso pinado? No domingo agora, ontem, um especialista



francês, que hoje presta serviço à Justiça francesa, informara que esse prazo de 10 dias é o prazo que o fabricante dá para o operador de manter o reverso pinado, mas não é categórico, depende do bom senso que tem o operador de poder abreviar a manutenção dessa turbina, para que o reverso se ponha em funcionamento. A TAM se preocupou em ter da Airbus essa postura técnica de engenharia sobre a conveniência de manter por 10 dias, devido às condições de aeroportos brasileiros, se esse prazo de 10 dias, que é um prazo médio mundial, possivelmente é um prazo que a Airbus dá para seus aviões que operam no mundo todo, mas, no caso brasileiro, a TAM se preocupou em ter da Airbus um posicionamento mais preciso para atender às condições de pista dos nossos aeroportos?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Bom, primeiramente, a gente tem que aguardar as conclusões da investigação, para saber quais foram os fatores contribuintes e qual o grau de contribuição do fato de ter um reversor pinado para esse acidente, qual o grau de influência que ele teve. A forma de relacionamento com a Airbus na área técnica, eu vou pedir ao Ruy que isso é de uma maneira..., inclusive a gente tem um representante da Airbus, residente dentro da própria companhia. Então, eu pediria ao Ruy que completasse como é feita essa relação com o fabricante.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Ruy, pouquinho, 1 minuto.

O SR. RUY AMPARO - A TAM participa de vários fóruns da Airbus no setor de segurança de vôo, operações de vôo, manutenção e qualidade. Então, essas informações são discutidas entre todos os fabricantes. Eu queria só ressaltar que aquele especialista de ontem se referia a pistas muito curtas, então, na pista do Santos Dumont, ele estava absolutamente certo, e é o nosso procedimento mesmo. Então, qualquer problema de reverso ali, a gente seguiria exatamente o que ele falou, o avião seria transladado imediatamente para Congonhas.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - O Deputado Valverde concluiu. Nós temos aqui 3 Deputados inscritos que ainda não falaram, e não daria para terminar às 2h30min. Eu queria propor 5 minutos para o Deputado Sabino, 5 minutos para o Deputado Martini, 5 minutos para o Deputado Gabeira, respeitando a ordem de inscrição. Por favor, o.k.? Deputado Sabino, 5 minutos por favor.



O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Obrigado, Sra. Presidente, fomos punidos no final, mas vamos tentar nesses 5 minutos. Não vou nem fazer perguntas. Sra. Presidente, a última vez que o Vice-Presidente da TAM esteve aqui eu fiz uma pergunta a ele, e toda vez que chega alguém para depor numa CPI ele diz falar somente a verdade. Eu perguntei para o Vice-Presidente da TAM naquele momento que, se tivesse um outro avião com esse mesmo problema, se a TAM autorizaria o avião a voar. Ele falou que sim, e que teria coragem de vir, ele e a família dele, no avião. Agora, o Deputado Vic pergunta, e eu ouvi dizer que teria que perguntar primeiro ao fabricante. Já mudou tudo. Não tem mais coragem de voar nesse avião. E o senhor disse para mim que teria coragem de vir com os seus filhos.

O SR. RUY AMPARO - Continuo tendo, Deputado. Continuo tendo.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Como?

O SR. RUY AMPARO - Continuo tendo.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Mas agora há pouco o Deputado Vic falou e você...

A SR. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Está há 4 minutos.

O SR. RUY AMPARO - Deputado, eu continuo tendo. Só que, como procedimento, nós estamos aguardando a investigação. Evidentemente que nós temos que mudar um pouquinho em relação a isso. Agora, eu....

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Não. Perguntei se teria autorização para um avião voar, o senhor disse que sim.

O SR. RUY AMPARO - O senhor perguntou 2 coisas: uma, autorização é uma política corporativa? Duas, se eu vou com a minha família num avião nessas condições. A resposta é sim.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Não. Eu perguntei se um avião, hoje, com problema no reverso tem autorização para voar.

O SR. RUY AMPARO - Sim, senhor. Nós temos, legalmente...

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - E por que tem de...

O SR. RUY AMPARO - Um instante. Legalmente, nós não temos nenhuma restrição a voar com um avião nas mesmas condições. A resposta: legalmente, sim,



temos autorização. Por uma questão de política da companhia, como é uma pane que dá muito pouco, nós decidimos consultar o fabricante toda vez.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - O senhor não está me respondendo. Eu quero saber se pode, ou tem que perguntar ao fabricante. Ou uma, ou outra. Não pode ser duas ao mesmo tempo.

Saiu no *Jornal do Brasil*: “Empresas aéreas no alvo do Ministério Público do Trabalho e também no alvo da Justiça.”

As duas principais empresas, TAM e Gol — aqui diz —, forçam os pilotos a trabalharem passando da carga de horário, são pressionados quando não querem descer no aeroporto. A TAM pressiona, e outros pilotos já foram demitidos por esse motivo.

Como eu tenho pouco tempo, não vai dar para responder, mas eu sei que numa outra oportunidade eu vou falar o que eu tenho vontade.

Mas só lembrando aqui, Sra. Presidente, Sr. Presidente da TAM, que culpados são vocês. Culpados sim. Tem uma parcela do Governo que é culpada. Alguns Deputados aqui falaram que têm alguns Deputados que querem fazer teatro, que querem fazer política, porque nenhum foi da família deles. Têm famílias aqui hoje e que estiveram aqui que são da minha cidade de Manaus. Já é o segundo. O primeiro da Gol saiu do meu Estado e agora morreu uma família inteira, duas, de Manaus, na TAM. E a gente leva as coisas como se não tivesse sido nada. Vamos investigar. Eu acho que poderia o reverso... Não. As coisas têm que ser levadas muito mais a sério, Sra. Presidenta. Foram vítimas. Foram 200 pessoas que morreram queimadas, carbonizadas, que não tiveram direito de se defender. E alguém aqui ainda levanta suspeita de achar que a gente quer, às vezes, agredir. Agrediram, sim, as famílias dos que morreram. Essas foram agredidas. A TAM, se não pode voar, ou se deixa de voar com o reverso pinado, que não voaria para não correr o risco; se não poderia descer na pista escorregadia, como falou o piloto aqui: “Pelo amor de Deus! Pelo amor de Deus!”, dizendo que não poderia e desceu, por quê?

Eu quero dizer, Presidenta, que morreram 200 pessoas, morreu criança de 3 anos de idade. Eu fico olhando aqui neste celular, eu tenho a foto do meu filho. Se isso acontece com um parente meu, não sei como eu estaria. Eu vejo a tranqüilidade



de vocês. Às vezes ainda se acham no direito de terem razão. Vocês não têm razão, vocês são culpados sim, porque há muito tempo vêm isso e vocês nunca tomaram providência. Estão chamando a ANAC de anarquia. É uma anarquia sim. O Presidente da ANAC não é nem qualificado para ser o Presidente da ANAC. E ele está lá por politicagem. E nós sabemos por que ele foi indicado.

Eu faço parte da base do Governo, mas não faço parte de ser conivente com tudo isso. Essas 200 pessoas, o seu dinheiro todo, a sua fortuna toda que tem o senhor e a Gol, o senhor não paga uma vida. Nunca que o senhor vai pagar! *(Muito bem e apoiado. Palmas.)*

Por isso que eu estou aqui e irei, Sra. Presidenta, até o final desta CPI. E depois que terminar esta CPI, nós temos que punir, nós temos que pedir à Justiça que sejam punidos para servir de exemplo. E que sejam bloqueados os bens da TAM, que sejam bloqueados os bens da Gol para pagar às vítimas quanto for o valor. Não podem ficar impune e vir aqui nesta CPI e dar qualquer desculpa e a gente sair insatisfeito daqui.

Eu não tenho nenhuma pergunta a fazer, porque não vai me satisfazer a resposta do Presidente da TAM, como veio o da Gol aqui. Teve Deputado que disse que ele tem o coração maior do que a fortuna dele. Fortuna essa construída com o dinheiro do povo brasileiro, que fica nos aeroportos sofrendo, sendo humilhado e ninguém toma providência com nada. Por isso, falo dessa forma e irei continuar falando, porque quem me deu este mandato foi o povo do meu Estado.

Obrigado, Sra. Presidenta.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Sabino.

Agora, vou garantir a palavra ao Deputado Miguel Martini, por 5 minutos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Cinco minutos é muito rápido. Vamos fazer um bate-bola rápido, Presidente. É verdade que... Quantas horas de treinamento um piloto que chega para operar uma aeronave passa na TAM? A pergunta é essa.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu não tenho essas estatísticas, para simplificar...



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então, já responda junto. É verdade que a TAM é a única empresa que solicitou à ANAC para reduzir de 4 horas para 3 horas o horário de treinamento, fundamentado num dado da UNICAMP?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, nós fizemos o seguinte procedimento. Nós aumentamos, na verdade, o treinamento de 40 para 41 horas, o treinamento total. Dividimos as sessões, que eram de 4 horas, em sessões de 3 horas, para ser mais eficiente o treinamento, do que ficar 4 horas dentro do próprio simulador. Então, ganhamos 1 hora a mais e diminuimos o horário das sessões.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então, isso não comprometeu o tempo de treinamento?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, pelo contrário. É mais eficiente e eficaz esse tipo de procedimento, comprovado, inclusive, pela própria universidade.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Chegou a informação. Eu tenho de checar.

Segundo, é verdade que a única empresa que voa com o reverso pinado é a TAM?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor conhece outra empresa que voa?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Qualquer operadora de Airbus pode estar com o reverso pinado neste momento.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor conhece?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Não sei de cabeça alguém que esteja neste momento com o reverso pinado.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Tá bom. O senhor considera que durante o pouso...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Miguel Martini, uma curiosidade aqui, Presidente...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Aí desconta, não é, Presidenta?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Claro.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu, com muito prazer...



A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Desconta 30 segundos, não é, nosso Relator querido?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, o tempo que ele usar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não tenhamos pressa, gente. Presidente, Dr. Marco, V.Sa. falou aqui que qualquer operadora que opera com avião Airbus...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Que eu tenha conhecimento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sim, mas a Boeing também dá essa mesma orientação? Os manuais fazem essa mesma afirmação?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu não tenho conhecimento da Boeing, porque a gente não é operador de Boeing nesse tipo de categoria de avião.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Cada fabricante tem um procedimento, tem um manual, tem uma característica própria de *performance* e de operação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas digamos, então, que esse procedimento não é um procedimento padrão para todas as aeronaves desse porte. Cada empresa pode ter um comportamento diferente.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Pode ter comportamento, até com relação à pista. Como eu falei, o Aeroporto de Santos Dumont, por exemplo, o manual do fabricante, a gente não opera lá, todos os reversos têm de estar funcionando.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Santo Dumont e Congonhas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Muito obrigado, Deputado Martini.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Santos Dumont.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - A orientação da ANAC é Santos Dumont e Congonhas.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Aí voltamos àquela outra, que a gente já respondeu aqui, que é com relação àquela atualização da informação do boletim e da revisão do manual do avião.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor considera que os pilotos que voam na TAM se sentem com autonomia suficiente para tomar as melhores



decisão de segurança, ou de alguma forma são pressionados para cumprir as determinações da empresa em otimização de utilização das aeronaves?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. O que existe... Eles são autônomos, por isso que o nome é comandante. Quando ele assume um vôo, ele tem a total autonomia...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, ele tem que ser...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Ele tem que ser.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas eu perguntei se eles se sentem com liberdade e a empresa dá isso.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Ele tem a liberdade de não pousar se ele quiser, de continuar o vôo se ele não se sentir em condições, de não ir para o vôo, de não comparecer, de não ter um comparecimento. E, além do que, ele é treinado para todo esse fim e ele cumpre o regulamento do aeronauta, que o senhor deve conhecer, com relação ao número de horas voadas, todas aquelas pré-condições do número de etapas de pouso. Ou seja, cumprimos a regulamentação do aeronauta. E ele é soberano na sua decisão em vôos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor acha que se eu disponibilizar, no caso, o *site* do meu gabinete, pedindo que qualquer piloto da TAM que esteja forçado a voar além da regulamentação, que alguém vai me mandar algum *e-mail* dizendo que a empresa está pressionando, forçando a voar além da regulamentação?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não sei responder. Nós temos 1.500 tripulantes. O senhor poderá...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, o senhor saberia se o senhor disser que não acontece de modo nenhum.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não acontece. Obviamente que há alguns momentos, como a gente teve no episódio de Natal, aconteceu, por aquela crise de horário, até foi matéria bastante debatida na CPI, quando até aconteceram momentos em que a gente não decolou, porque regulamentou a tripulação. Nós temos exemplos práticos de que, naquele momento, nós não forçamos os nossos tripulantes, mesmo em detrimento do não atendimento de um passageiro, dos nossos clientes em aeroporto, com danos à própria imagem da companhia.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O.k.

Esses 2... A tripulação desse 3054 estava absolutamente treinada e em condições de fazer aquele pouso, naquelas condições adversas, ou faltava experiência à tripulação?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Estava totalmente habilitada, como eu falei. O Comandante Kleyber com mais de 14 mil horas de vôo, checado recentemente, a mesma coisa o Comandante Stephanini, em simulador, em instrução de vôo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Imaginávamos isso.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Inclusive, os treinamentos de simulador, Deputado, é óbvio que eles não vão lá fazer um treinamento simples; eles vão fazer exatamente aquilo que seriam situações adversas.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu também acho que os pilotos estavam... Por isso, aí vem a segunda pergunta. Talvez alguém da área técnica pudesse dizer.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, V.Exa. está encerrando? Por favor.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Já estou encerrando.

Quando o piloto pede, como deveria ser — até recomendação da ANAC diz isso —, o *spoiler* e o *spoiler* não funciona. Por que não teria funcionado? Faltou manutenção ou por causa de a turbina ter acelerado também o *spoiler* não funcionou?

O SR. RUY AMPARO - Não posso falar, Deputado. Com certeza, isso sai da caixa-preta. Mas pode ter ene razões para isso não ter funcionado.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Quer dizer que o senhor não tem como afirmar com segurança que a manutenção estava em dia?

O SR. RUY AMPARO - Eu afirmo que a manutenção estava em dia, com segurança. Disso eu não tenho dúvidas.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não vai aparecer isso na caixa-preta de forma nenhuma? Que houve falha na manutenção?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, nós estamos em investigação. Portanto, nada pode ser excluído, como bem disse o Brigadeiro Kersul. Eu concordo com ele.



Só que eu tenho bastante confiança em que todo o plano de manutenção desse avião foi cumprido, como nós provamos inclusive com a documentação que está por aqui.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Está. Essa é uma questão sobre a qual a CPI vai se debruçar.

Mas o que...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Para encerrar, Deputado. Mais um minuto, por favor.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu encerro, agora, com 28 segundos e 10 décimos.

A operação dessa aeronave, com o peso que estava, com a pista escorregadia, com a falta de um reverso, apontava para um risco sério de acidente. Eu acho que, se nos minutos anteriores que nós ouvimos aqui, houve uma comunicação entre os pilotos e a operação da TAM, isso nós vamos precisar saber.

Mas, de qualquer maneira, a pergunta final é esta: a orientação agora é para que todas as aeronaves Airbus não voem mais com o reverso pinado ou ainda vão voar?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Bom, nós vamos saber tudo do conteúdo a que V.Exas. já tiveram acesso até mais do que eu — eu não tive acesso à caixa-preta. Isso aí está dentro do curso da investigação. Eu estou sendo informado só a partir da data de hoje, conforme reza a Convenção, conforme é a organização da aviação civil internacional. Nós vamos fazer parte da investigação e vamos saber o que realmente aconteceu.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sim, mas tinha alguém da TAM lá em Washington.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Só acompanhando, para colaborar. Sem ter acesso.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sim, conforme os Deputados que foram lá.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Nós não tivemos acesso à informação. Nós vamos ter a leitura agora, como parte investigada, inclusive. Com relação ao uso do reverso pinado, a gente respondeu e eu volto a responder: nós



não temos nenhum avião, neste momento... Primeiro, o reverso pinado não está comprovado qual é o nível de afetação...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Significa que vai voar com o reverso pinado, se houver.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Hoje não há restrição, não há boletim, por parte do fabricante, restringindo. E nós aumentamos um grau. Enquanto permanecerem as investigações, nós aumentamos um nível de maior observância, que é tomar essa decisão a um nível superior da organização, consultando, inclusive, o fabricante, que se encontra no Brasil, também como investigado na comissão do CENIPA.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, eu preciso encerrar, por favor.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu não consegui entender. Só para encerrar, isso: vai continuar voando com pinado ou não?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Se houver... A probabilidade de ter que pinar um reverso é baixa. Se houver essa situação, dado que estamos numa investigação onde ainda é prematura qualquer tipo de conclusão; dado que nós somos parte da comissão investigada, assim como a Airbus; a decisão de continuidade desse vôo pinando o avião será tomada de comum acordo com o fabricante, até que a gente tenha a conclusão final e a emissão ou não de algum boletim que altere as recomendações atuais.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Ainda não tomou. Quando será?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Nós estamos em curso disso. Eu diria que é *ad hoc*.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, por favor.

Garantir 5 minutos para o Deputado Gabeira e já estão entre nós o Deputado Rocha Loures e o Deputado Thame.

Então, 5 minutos para o Deputado Gabeira, por favor.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Dr. Marco Antonio, uma questão que tem me preocupado ao longo da sua exposição — e é até explicável, no meu raciocínio — é que, diante dos problemas de segurança sugeridos pelo acidente,



sugeridos, a TAM não adota uma posição conservadora, mas ela vai esperar as investigações, até para tomar uma posição mais conservadora.

Por exemplo, no caso do reverso pinado, a TAM não decide agora: "*Olha, vamos parar de voar com o reverso pinado, até chegarmos às conclusões das investigações*". Pelo contrário, ela quer esperar chegar ao final das investigações para tomar essa decisão oficialmente. Eu acho que esse é um caminho pouco conservador no sentido da segurança.

E quero perguntar ao senhor exatamente isso, que me preocupa: de acordo com os dados específicos da TAM — não é de caixa-preta, não é de nada —, houve 10 denúncias ou 10 comunicados de pista escorregadia em Congonhas; houve, para o setor de segurança da TAM, que é chamado de Safety, um *e-mail* do Comandante Brosco explicando exatamente que ele tinha chegado até o final da cabeceira.

Então, nós tínhamos esse quadro: várias denúncias de pista escorregadia; uma comunicação por *e-mail* de um comandante e mais um incidente ou um evento com um avião da Pantanal. Qual é o raciocínio que o Safety fez para manter a situação da mesma maneira? Por que ele não tomou uma decisão a respeito dos aviões que estavam pinados e que iriam exatamente pousar ali? Ele tinha esses dados. Ele sabia que esse vôo era com um A-320, sabia que o reverso estava pinado e não tomou uma posição. Ele optou por uma posição, digamos assim, neutra.

Qual é o raciocínio que ele teve no boletim? O que o senhor recebeu a respeito disso? Qual foi a reflexão que foi feita? O senhor tem esse material por escrito para nos enviar?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Está. A primeira, respondendo, é que nós, da posição conservadora... A gente adotou uma posição conservadora adicional. Quer dizer, independentemente de o manual que se pine o reverso, que é baixa a probabilidade, nós adotamos um nível adicional de contingência que é tomar essa decisão junto ao fabricante, caso isso aconteça. Então, nós não permanecemos no mesmo estágio de operação. Certo? Subiu um nível de decisão adicional. Com relação...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Então, o seguinte: voa-se ou não se voa com o reverso pinado, hoje, no Brasil, se for o caso?



O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Se for o caso da recomendação e do tipo de vôo, não se voará.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Então, está. Então o senhor já avançou em relação à primeira, quando o senhor desmentiu o *Estado de S.Paulo*. O senhor leu o *Estado de S.Paulo* e gostou da idéia.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, não foi isso. Eu disse o seguinte: não procede que houve uma emissão. O *Estado de S.Paulo* colocou que a gente emitiu uma orientação, ou seja, um Boletim Operacional Técnico, um BOT, aos nossos tripulantes, vedando que eles voassem com reversos pinados. Essa orientação...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - (*Intervenção inaudível.*)

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Eu estou dizendo o seguinte: essa orientação não é à tripulação...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Ainda bem que eles estão voando, porque, se eles ouvirem o senhor eles vão...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não é à tripulação, Deputado. Isso daí é um procedimento de manutenção; é um item *go* ou *no-go*. O reverso pinado é um item *go*. Se acontecer isso, nós estamos colocando, mesmo sendo item *go*, um nível de consulta adicional, dentro do processo que nós estamos vivendo neste momento. Com relação à sua segunda pergunta de como funciona o sistema de segurança, de todas aquelas informações...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Não, eu queria saber o seguinte: o Comandante Brosco manda um *e-mail*.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Isso.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Esse *e-mail*, evidentemente, o seu Safety não vai ignorar as condições de Congonhas nem vai deixar de ler jornal.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Isso.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Senão o senhor já o teria demitido.

Então, eu queria saber qual foi a análise que ele fez — e onde ela está escrita — para chegar à conclusão de que não iria tomar nenhuma medida.



A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado Gabeira, está encerrando, por favor.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Primeiro, eu entreguei o documento aqui. Ele fez um relatório, o RELPER, que é chamado o relatório de ocorrência, que ele entrou, no final do dia 16, que foi o dia que teve o evento Pantanal, e ele acusava — teve um erro de preenchimento — como se fosse a pista da direita, e não a pista da esquerda, que é a pista principal. O processamento dentro do Safety, ele só vai chegar... O Safety é soberano. Em relação a emitir boletins, ele independe da minha posição. Então, só chegará a mim qualquer coisa que esteja muito fora de controle. Então, esse processamento, a partir do momento em que ele entrou e quais foram as medidas tomadas, eu pediria a V.Exa. a oitiva, que já está feita, para o Comandante Marco Aurélio Castro, que é o chefe do Safety, que poderá dar com muito mais detalhe. Quer dizer, esta informação não chegou a mim.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Muito bem. Mas eu imagino que o Presidente da companhia ia pedir essa informação em primeiro lugar. O senhor é o Presidente da TAM! O senhor não chamou o diretor do Safety e perguntou: *"Vem cá. O que passou na sua cabeça nesse dia? Por que você escreveu isso? Quais são todas as coordenadas?"*

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, o que tem é o seguinte: o RELPER...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - O senhor é o Presidente! A segurança, em última análise, está em suas mãos!

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, o RELPER não vem para mim. O RELPER vai para a área de Safety. Eu não tinha conhecimento desse RELPER.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Mas e o acidente? Houve um acidente há 10 dias!

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Após o acontecido? Ah, eu pensei que V.Exa. estivesse perguntando o processamento antes. Após o acontecido, a informação que eu tive — obviamente, pela minha área de segurança — é que, o fato de ter sido reportado como na pista direita e de nós não termos recebido nenhuma informação por parte da Torre de Controle... Só viemos a saber que era esse avião na pista principal que teria acusado esse RELPER, com contradições,



inclusive, pela Torre, se houve um ponto de toque no pouso adequado ou não, como V.Exa. vai ver no documento que está aqui, a gente só soube disso após o acidente.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Desculpe-me, mas é inaceitável, porque, quando ele se aproxima, ninguém sabe se ele vai pousar na direita ou na esquerda. Ele não sabe se vai pousar na direita ou na esquerda!

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não, mas ele reportou. No relatório de perigo ele reportou como na auxiliar, com *grooving*, e não na principal.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - E os outros 11 casos?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Esses eu não... Esse não é o da TAM.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, eu preciso...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - É preciso fazer uma reavaliação... Não quero... Não culpo ninguém nesse processo... Não sou...

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Nós temos responsabilidades.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - É isso. Eu queria dizer o seguinte: se nós não podemos partir para uma concepção mais conservadora em segurança. Não que a gente partisse antes. Mas, já que houve o acidente, a gente aprendeu. E a partir do acidente a gente parte para uma posição mais conservadora.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Garantir 5 minutos para o Deputado Mendes Thame.

Deputado Mendes Thame, 5 minutos. Nada além, por favor.

S.Exa. está inscrito antes do Deputado Rocha Loures. Depois nós vamos encerrar, dar 15 minutos de intervalo, para poder fazer a oitiva do representante da Airbus no Brasil.

Deputado Mendes Thame, por favor, 5 minutos. A reunião já era para ter acabado há 50 minutos.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - A primeira pergunta é muito rápida. É ao Presidente da TAM, Dr. Marco. A TAM enviou alguém para acompanhar a degravação nos Estados Unidos?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Nós enviamos 2 comandantes para colaborar, mas não para fazer parte, ainda, das leituras. Eles entram lá como



elemento de consulta, porque é uma investigação independente, por um órgão independente, que foi o órgão americano.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Quais são os nomes dos 2 comandantes, por favor?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Um eu sei que é o Comandante Fúlvio e o outro, o Comandante Daniel.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - E esses comandantes vieram também com uma cópia dessa degravação?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Não. Ela está de posse do CENIPA.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Não vieram com cópia? Perfeito.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Nem pode ter. O procedimento, pelo regulamento da OACI, nem pode ter, porque nós somos parte investigada.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - A segunda pergunta é a seguinte: toda a Teoria do Risco foi desenvolvida com base nos acontecimentos para prevenir o futuro; conciliar o homem com o seu futuro. Toda a teoria de prevenção de acidentes se baseia nisso: evitar tragédias, evitar o infortúnio, gerir o que ainda não aconteceu com base naquilo que já aconteceu. A teoria mais conservadora aproveita todos os fatos já acontecidos para, com base nisso, tomar medidas que evitem a repetição do que já ocorreu. E a teoria mais moderna faz mais do que isso: prevê, com base em estudos teóricos, em modelos que são desenvolvidos, notadamente pelos fabricantes, o que possa vir a ocorrer que ainda não aconteceu.

É com base nisso que eu queria lhe perguntar: os acidentes aéreos geralmente ocorrem — ou ocorrem sempre — por uma falha mecânica do avião, ou uma falha humana, ou uma falha na estrutura da pista, ou na estrutura do aeródromo, ou do controle de vôo, ou por um estresse dos controladores ou dos próprios pilotos, e, em último lugar, por um incidente meteorológico acima do previsível. Ocorrendo uma dessas falhas, toda teoria de prevenção de acidente diz que deve haver alguma coisa ou muitas coisas para tentar neutralizar ou minimizar os efeitos dessa falha, porque se não houver essas saídas, esses escapes, a tragédia é inevitável.



Por tudo o que nós estamos vendo, 2 aeródromos, Congonhas e Santos Dumont, não têm absolutamente nada para prevenir, para neutralizar, para mitigar, para minimizar os impactos de uma falha.

Na sua avaliação, há outros aeródromos nessas condições? Na posição de presidente de uma das companhias, que tem em Congonhas 22% dos seus vôos, pelo que a imprensa está nos informando, o senhor acredita que a situação pode continuar? Congonhas pode continuar sem oferecer pista de escape, *guardrail*, sem nenhuma, nenhuma saída, no caso de haver um desses 4 ou 5 tipos de falha?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, por favor, para encerrar.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Já encerrei.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Ótimo. Obrigada.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Bom, exatamente o que o V.Exa. falou. Toda investigação, ela tem um... A investigação técnica feita pelo CENIPA tem muito mais um caráter de busca de prevenir o futuro do que realmente de encontrar culpados. Essa é a posição até que o Brigadeiro Kersul já deu aqui. Então, nós vamos ter, a partir dessa investigação, eu acredito, uma série de procedimentos. Independentemente das conclusões, a autoridade aeroportuária já colocou restrições no aeroporto de Congonhas e deverá colocar algumas restrições adicionais. Nós vamos cumprir com essas restrições. Eu lembro que existem algumas pistas até que são curtas, como o aeroporto Santos Dumont. É um aeroporto bastante curto, mas ele apresenta um nível de confiabilidade bastante alto, inclusive nível de atrito. Ou seja, depende de quais as conclusões que vão levar as necessárias adaptações àquele aeródromo para aumentar, como V.Exa. disse, um nível maior, para ir para um nível de prevenção maior do que aquilo que já existe.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Só para encerrar, Sra. Presidenta, posso? Ainda me cabem alguns segundos?

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Por favor, Deputado.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Na sua avaliação, se essas medidas restritivas tomadas pela autoridade aeroportuária



tivessem já sido tomadas antes da tragédia do avião da TAM, agora, nos últimos dias, essa tragédia poderia ter sido evitada?

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu guardaria as conclusões, porque a gente pode chegar a conclusões diferentes. Não sabemos o que aconteceu. E antes de dizer quais os fatores contribuintes, quantos por cento é de cada um dos agentes, incluindo o próprio aeródromo... Então, é prematuro eu fazer qualquer tipo de afirmação.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Eu garanto a palavra ao último inscrito, Deputado Rocha Loures.

A reunião vai-se encerrar às 14h55min, retornando às 15h15min, para a oitiva do Sr. Mário, representante da Airbus no Brasil.

Deputado Rocha Loures, V.Exa. tem a palavra por 5 minutos, de 14h50min às 14h55min.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Sr. Presidente Marco Bologna, quero agradecer a sua presença, prestar minha solidariedade aos seus pilotos e funcionários, assim como a todas as famílias que aqui, de alguma maneira, dependem do nosso trabalho, e dizer que eu estou, a partir de ontem, participando desta CPI com muita tristeza. Não vejo nenhuma satisfação em estarmos reunidos aqui para tratar desse assunto, e só o faço porque o que aqui fizemos juntos — todos nós, o senhor, quem vier após o senhor e todos os outros — vai contribuir, assim espero, para prevenir acidentes futuros. Nem é bom estar aí onde o senhor está, ao lado dos seus colegas, nem é bom estar aqui para tratar desse assunto.

Eu vou fazer 4 sugestões, Presidente, e depois eu vou prestar uma informação à CPI que eu recebi agora há pouco, referente aos dados de manutenção da aeronave. As sugestões são as seguintes. A primeira, como passageiro. Eu sou, desde o Comandante Rolim — e eu morei em São Paulo por muitos anos, meu número do Cartão Fidelidade é 23917560. Quatro sugestões. A primeira: que o Conselho de Administração da Empresa considere a mudança de redação do terceiro mandamento, ou do mandamento nº 3, que fala: *“Mais importante do que o cliente é a segurança”*. Eu proponho uma redação alternativa para: *“O mais importante é a segurança do passageiro”*. Essa é a primeira sugestão.



A segunda sugestão: que haja uma inversão de ordem, ainda que simbólica, ainda que... Como o senhor dizia, Presidente, há pouco, não há uma ordem preestabelecida, porém, a sugestão que eu faria, com muita humildade, seria, como passageiro da TAM, que houvesse inversão de ordem e que o terceiro passasse a ser o primeiro, e que o lucro viesse após a segurança.

Faço também uma outra sugestão, Presidente. Os comissários de bordo, as comissárias quando nos recebem, nos saúdam dizendo: “*Obrigado — o que é correto — por escolher a TAM como a sua companhia aérea*”. Nem sempre, pela malha aérea brasileira, nós podemos escolher a companhia. Muitas vezes não é objeto de escolha do passageiro e sim falta de alternativa. Eu não sei se isso é uma colaboração que faça significado, mas para nós que vivemos da palavra e da capacidade de interpretá-la, isso tem algum significado.

E a quarta sugestão é que, por um período de 5 anos a TAM — que é a única companhia, que eu saiba, que opera aviões Airbus, com quem nós vamos falar na seqüência —, por 5 anos ela considere como segurança de nível 1 aqueles componentes que muitas vezes... Eu vi ontem numa reportagem do *Jornal Nacional* que existem 4 níveis de adesão às recomendações da Airbus. Eu sugiro que, por 5 anos, se for possível — e essa é uma sugestão, naturalmente —, seja implementado como prioridade 1, como prioridade máxima e que as recomendações da companhia, a partir de agora, da Airbus fabricante, sejam todas implementadas como se absolutamente necessárias fossem.

E a informação que tive da ANAC em relação aos 5 CDs que foram enviados...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Um minuto, Deputado.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - ...com os dados de manutenção da aeronave e da frota da TAM que foram recebidos pela CPI, se não me engano, semana passada, na sexta-feira, revelam, numa informação que recebi há pouco, que o pacote de registros técnicos, os registros de manutenção, os *checks*... É importante lembrar que as inspeções nas aeronaves, conforme me informou a ANAC, são feitas a cada trânsito, a cada pernoite e a cada semana. Quando necessário, o *check A* e o *check C* são feitos num segundo momento. E o MPD, que é o Plano de Manutenção de Data, *Maintenance Planning Data*, é aprovado pela



ANAC, e a informação recebida... Eles analisaram os 10 dias anteriores à utilização da aeronave...

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Para encerrar, Deputado.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - ...inclusive, após o aviso, no dia 13, da necessidade de que fosse feita uma manutenção no reversor. E a informação que foi passada para esta CPI — faço isso apresentando dado para a CPI — diz que não há nenhuma, não houve nenhuma desatenção. E isso acho relevante para o processo, Presidente. Faço isso não por simpatia à TAM, mas faço isso por simpatia à Comissão.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Deputado, por favor. Não há mais tempo.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Segundo a informação que recebi, não acho relevante, Presidente. Vou concluir.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Tudo é relevante, claro.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Gostaria de dizer que os dados com relação à correção de procedimento, com relação a controle de frota e com relação a cumprimento de prazos, pelo que a ANAC nos informou há pouco, foram cumpridos, e eu pedi que isso fosse feito por escrito e entregue para a CPI.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Encerrado, Deputado Rocha Loures. Eu sei que V.Exa. tem todo o conteúdo do mundo, mas vamos ouvir a resposta que já contará a mais, e aí, então, por favor, Presidente da TAM, para encerrar.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - Eu acho que anotei as recomendações. Levarei isso ao fórum adequado da companhia, que é o Conselho de Administração. Os mandamentos, como eu disse são de 94, do Comandante Rolim. Levarei isso...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Sra. Presidenta, não estou ouvindo.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - No microfone, por favor.

O SR. MARCO ANTONIO BOLOGNA - As recomendações que V.Exa. fez no ordenamento e na fraseologia dos mandamentos da Companhia eu as levarei ao fórum adequado, que é o Conselho de Administração da companhia, bem como o



“obrigado por escolher”... Entendemos que a sua colocação é: “obrigado por voar conosco”, e não “por escolher”. Talvez seja essa sua sugestão. Estaremos olhando isso com carinho. E finalmente diria que V.Exa. colocou... É um momento de muita tristeza, a gente se encontra bastante consternado na nossa companhia, é um momento de muito pesar, é um momento no qual realmente a gente não gostaria de ter que ter vindo a esta CPI, a não ser para colaborar para um transporte aéreo melhor. Então, termino de uma maneira mais solene, desejando aí um pesar muito grande a todos e uma condolência muito grande também à família do Deputado Júlio Redecker.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Amaral) - Bom, agradecendo a oitiva do Presidente da TAM, Dr. Marco Antonio Bologna, a presença dos seus vice-presidentes, suspendo a presente reunião, já com a presença do 1º Vice-Presidente Eduardo Cunha, que vai assumir os trabalhos. Comunico que reabriremos os trabalhos às 15h15min, para oitiva do representante da Airbus no Brasil.

(A reunião é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está reaberta a sessão.

Convido o Sr. Mário José de Bittencourt Sampaio, Consultor de Comunicação da Airbus no Brasil a tomar assento à mesa.

Para atender às formalidades legais, solicito à Secretaria que providencie a chegada do depoente.

Está suspensa a reunião por 2 minutos, até a chegada do depoente.

(A reunião é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Reaberta a reunião.

Com a chegada do depoente, convido-o a tomar assento à mesa.

Para atender às formalidades legais, foi firmado termo de compromisso que integra o formulário de qualificação, de cujo teor faço a leitura:

“Faço, sob a palavra de honra, a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado.”

Com a palavra o Sr. Mário José de Bittencourt Sampaio, por até 20 minutos, para os esclarecimentos que entender necessários a esta Comissão. Se for necessário alguma extensão de tempo, é só requisitar. Logo em seguida darei a



palavra ao Relator para, no tempo que entender conveniente, fazer as suas interpelações.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, sem abusar da vossa complacência, queria um esclarecimento breve.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Pois não, Deputado.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Ontem, ao tempo em que discutíamos a abertura do envelope encaminhado pelo Comandante da Aeronáutica, eu fiz alusão aos termos do ofício que fazia referência direta a diplomas legais, a decretos e a uma convenção internacional, da qual o País é signatário, que cuida do sistema aeroviário, enfim, regras de aviação internacional, e V.Exa. disse que solicitara ...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A Consultoria da Comissão para proferir parecer.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - V.Exa. já tem o parecer? Tem idéia de quando vai ficar pronto?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu vou, no decorrer dessa sessão, pedir ao nosso Secretário que veja com a Consultoria Jurídica da Comissão se já teve condições de preparar o parecer. Se não teve, qual é o prazo, e respondo a V.Exa. no curso desta sessão.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Vou aproveitar, já que V.Exa. tocou no ponto, para fazer um comentário, em função de uma notícia que o Deputado Gustavo Fruet trouxe aqui, impressa, *broadcasting*, da agência Estado, sobre declarações do Senador Demostenes Torres, integrante da CPI do Senado que investiga a crise aérea. Segundo a informação publicada pela agência Estado, disse o Senador que todos os 24 Deputados da CPI da Câmara que trata do mesmo assunto deveriam renunciar aos seus mandatos, por terem violado acordos internacionais ao divulgarem ontem o conteúdo das caixas-pretas do Airbus da TAM, que explodiu em 17 de julho.

O primeiro ponto é que quero dizer que nós não sabemos de qualquer violação de qualquer natureza, até porque não divulgamos os dados da caixa-preta. Apenas divulgamos a transcrição do áudio que já havia sido publicado na imprensa, divulgado em 2 veículos de comunicação. Um, parcialmente na revista *Veja* do



último final de semana, e outro no jornal *Folha de S. Paulo*, na edição de ontem. Então, primeiro lugar, nós não violamos nada. Em segundo lugar, sequer sabemos... Eu acho que o Senador talvez tenha esquecido, mas a soberania do nosso País, como bem disse o Brigadeiro Kersul, ontem, quando aqui colocou... Indagado por Parlamentares desta Comissão, ele explicitou que as conseqüências da tratativa de assuntos desta natureza, com o objetivo de buscar a culpabilização... Poderia ter conseqüências na forma como o País possa ser visto, ou tratado do ponto de vista internacional, nas companhias aéreas, no setor aeronáutico... Uma série de conseqüências para prevenção de acidentes. Ele até realçou que nós somos soberanos, e do ponto de vista de legislação ele não via qualquer empecilho. Então, deixando bem claro aqui a posição do chefe do CENIPA, que está nas notas taquigráficas e foi efetivamente divulgada ontem.

Além disso, ele faz várias críticas à ANAC. Eu não quero entrar em polêmica, nem em nome da Comissão, sem que a Comissão tenha se manifestado, nem em nome pessoal, apenas quero dizer o seguinte. A ANAC, o órgão de regulação, teve os seus membros aprovados pelo Senado Federal e não pela Câmara dos Deputados. E nós não estamos pedindo a renúncia de nenhum Senador, que porventura tenha defendido a ANAC.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Só a do Renan Calheiros.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, desculpa essa é uma posição pessoal de V.Exa., nem isso nós estamos fazendo.

Então quero dizer que, em primeiro lugar, nós repudiamos as declarações do Senador Demostenes Torres, dadas num contexto, se forem verdadeiras, que não correspondem à realidade.

É essa é a declaração que gostaria de passar à Comissão. O repúdio desta Comissão às declarações do Senador Demostenes Torres. Foi um desrespeito a quem estava trabalhando no recesso, enquanto outros estavam de férias, que foi o caso da Comissão do Senado Federal. Quero deixar isso bem claro.

Segundo, se formos olhar regimentalmente, muitas das decisões daquela Comissão... Foi uma Comissão do eu sozinho, sem ninguém presente, com Relator presidindo sessão e relatando ao mesmo tempo, jogando, cobrando córner, cabeceando e indo para o gol defender. Era uma Comissão do eu sozinho.



Aqui tem uma Comissão em que os Parlamentares, independente dos seus partidos políticos, das suas opiniões, de ser ou não ser base do Governo, todos participam, todos são respeitados, todos são ouvidos, e aqui é feito buscando-se sempre um consenso. É claro que há momentos em que há que se ter a maioria. Nem sempre tudo é consensual. Para isso é um Parlamento, para isso o voto é um instrumento de decisão. Mas aqui, esse trabalho é sério, e nós não podemos admitir que seja colocada em dúvida a seriedade do trabalho, não dos 24, porque esta é uma Comissão em que não participam os 24 titulares. Participam os 24 titulares e os 24 suplentes. Há suplentes que participam mais que os titulares aqui nessa Comissão. Aqui são 48, aqui não é eu sozinho.

Era isso que queria dizer a V.Exa.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu vou passar... Para o assunto não entrar em debate, senão a gente vai se estender. Mais à frente a gente volta. Vou passar a palavra ao depoente. Eu já a havia dado, apenas fui responder uma questão do Deputado Otavio Leite.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Boa-tarde, Sr. Presidente da mesa, boa-tarde senhores membros da mesa, boa-tarde senhores membros desta Casa. Meu nome é Mário José de Bittencourt Sampaio, e eu sou economista. Eu trabalho há 25 anos numa firma de consultoria econômica dedicada a transporte aéreo. Nesse período nós tivemos a oportunidade de fazer estudos de criação de empresa e de acompanhamentos e evolução de empresas. Minha dedicação, pela minha formação, é a área econômica. Quero dizer, estudos de custos e estudos de viabilidade econômica, comparação de custo de aviões e essa coisa toda. Há 11 anos a minha firma, a firma da qual sou sócio, foi contratada para trabalhar para a Airbus como consultora no Brasil para a área de comunicações. Nosso trabalho é receber as notícias, traduzir e distribuir para os órgãos de imprensa. Na convocação inicial feita à minha pessoa foi citado que eu seria o representante da Airbus. Eu não tenho nenhum contrato de representação com a Airbus. O contrato que eu tenho é só de consultoria para a área de comunicações. Portanto, a minha experiência como profissional é toda baseada na área de economia. Desde o acontecimento desta tragédia, estou sob uma pressão muito



grande, porque quem trabalha em aviação... para quem trabalha em aviação, a maior tragédia que pode ocorrer é um acidente, ainda mais um acidente com mortes. A dor que isso produz a todos é muito grande. Bom, no meu caso, ainda por cima, é pior, porque há uma ligação entre essa empresa produtora do avião e o contrato que eu mantenho com ela. Dentro das minhas limitações eu não sou nem engenheiro, nem tampouco piloto, mas estou pronto a fazer, a colaborar com esta CPI nas informações que estejam ao meu alcance. Era isso que gostaria de apresentar.

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Pois não, Deputado Beto Mansur.

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Eu só queria tirar uma dúvida. Gostaria de saber se o Dr. Mário José vai poder dar alguma informação técnica para a gente sobre manete, sobre turbina, sobre equipamento do Airbus A-320. É só essa colocação.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Na mesma linha, Presidente. Se não há vínculo, é importante esclarecer neste momento, senão até acho que a CPI, de certa maneira, fica mal orientada. Se não houver esclareça por que foi dada declaração no passado em que se falava em nome da companhia. Que o senhor esclareça isso. Se não há, neste momento, condições de falar por ela, ficamos todos prejudicados. Eu acho importantíssimo saber efetivamente se, por exemplo, o senhor recebe diretamente da companhia ou não, e que vínculo é esse e qual é o campo de autoridade que o senhor tem para falar em nome da companhia. Até porque o assunto, não preciso lembrar, é da gravidade que o senhor conhece.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Rocha Loures, só para esclarecer. O requerimento é de autoria do Deputado Vic Pires Franco. Vou dar a palavra a ele, já que ele já pediu. Mas, independente de ele ser ou não ser, está convocado para depor nesta Comissão aqui hoje e aqui permanecerá enquanto os Srs. Parlamentares assim o desejarem para esclarecer inclusive, se ele não for capaz de responder, quem é capaz de responder, para que a gente possa convocar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Exatamente. Presidente...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Se não nós não vamos saber. Então, alguma informação terá que sair daqui. Então, no mínimo, essa informação terá que sair. Inclusive já reservei, não sei se já foi divulgado. A agenda da semana que vem já está definida, e eu já reservei a quinta-feira que vem, à tarde, para novo depoimento da Airbus. Não sei quem a gente vai convocar, mas já está reservado.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Perfeito.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pela ordem, Sr. Presidente.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu passo... Só para não interromper aqui esse processo, depois eu comunico a todos. Então, eu vou passar ao Deputado Vic Pires Franco, mas quero dizer que independente de ser ou não ser, essa polêmica chegou a meu conhecimento. Eu disse, o requerimento foi feito, foi aprovado por esta Comissão. A oitiva está marcada, ele é convocado não na qualidade... Não existe a convocação de cargo, existe de pessoa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E o Relator está pronto para fazer as perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O Relator está pronto e o autor também.

Com a palavra o Deputado Vic Pires Franco, rapidamente, para devolver o tempo ao depoente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Bem rápido, Sr. Presidente. Sr. Presidente, quando aconteceu esse acidente da TAM, no dia 17 de julho, todos os jornais, a partir do dia 18, todos, todos os jornais, todos os grandes jornais, televisões, revistas, todos colocavam o depoente, Dr. Mário Sampaio, como representante da empresa Airbus. Todos. Todos nos aqui da Comissão, os membros da Comissão, o Relator também, todos nós lemos na grande imprensa que ele era representante.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu li também.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor leu também, Presidente. Em nenhum momento o depoente foi para a imprensa para desmentir que ele não era o representante. Então, tal como representante, eu fiz o requerimento para que



ele viesse aqui. Eu recebi um telefonema dele; na segunda-feira ele ligou pessoalmente para mim explicando que ele não era o representante da empresa, que ele fazia uma assessoria de imprensa para a empresa. Eu perguntei até se ele era jornalista. Disse que não, que a empresa dele é que fazia. Eu disse, então: “O senhor vai de qualquer maneira lá”. O Presidente terá que ser ouvido — o Presidente Marcelo na época estava viajando —, o Presidente em exercício, para saber se o senhor terá que ir ou não. Então, eu acho que na impossibilidade de o senhor responder às nossas perguntas, eu acho que no mínimo o senhor teria, baseado no que nós lemos na imprensa, teria que nos dizer: “Bom, não sou eu o representante, a imprensa mentiu, a imprensa deixou de informar o certo”. Porque a imprensa toda, não foi só um órgão, não foi um jornal, uma televisão...

(Intervenção fora do microfone inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Deixe-me só acabar meu raciocínio e o Presidente vai lhe dar a palavra, com certeza.

E mais, o senhor teria que vir aqui dizer quem é o representante, então. Porque nós não podemos é ficar adivinhando. Alguém representa a Airbus aqui no Brasil. Alguém representa. Alguém falou pela imprensa. Então, eu só queria que o senhor respondesse para nós, o senhor deu entrevista para a imprensa?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu distribuí várias notícias à imprensa e fui também chamado, procurado por membros da imprensa que me procuraram. Eu sempre, pelo telefone, quando era o caso, esclarecia que eu sou consultor de imprensa da Airbus. Agora, eu não sou... Eu quero lhe mostrar, eu tenho aqui uma cópia até para deixar, um caso típico aqui. Falou-se muito semana passada em um AIT, um comunicado que a Airbus faz depois de todo o incidente, ou acidente, aos operadores de aviões Airbus. Eu fui encarregado... Uma jornalista aqui de Brasília, da *Folha de S. Paulo*, até muito bem informada, transmitiu uma notícia falando nesse AIT e colocando o teor inteiro do AIT. Bom, eu, por exemplo, eu telefonei imediatamente para a Europa para saber o que estava ocorrendo. E me mandaram um texto, que eu tenho aqui, com algumas explicações sobre o AIT, que foi distribuído. Mas, em todos os textos que foram distribuídos embaixo está escrito: “Mário Sampaio, consultor de imprensa da Airbus”. E eu estou com um exemplar aqui, uma cópia para deixar para esta Comissão. Houve confusão, eu concordo que



houve confusão da imprensa, mas em nenhum momento eu citei ser representante comercial da Airbus. Essa é a primeira fase. A segunda pergunta. A Airbus é uma fábrica que faz vendas mundiais de aviões, ela não tem representantes no Brasil, os diretores de venda viajam periodicamente ao Brasil para visitar o cliente existente ou os clientes potenciais para fazer apresentações, tentar novos negócios. Agora, não existe nenhum representante da Airbus no Brasil, representante comercial da Airbus. A Airbus é uma empresa sediada na Europa que não tem CGC no Brasil, não tem filiais e não tem representantes.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, Sr. Presidente, como autor do requerimento, eu só quero deixar registrado que a Airbus vem aqui, vende aviões — a TAM, que eu saiba, é uma das maiores clientes da Airbus —, ganha dinheiro, vai embora e deixa esse “pepino” aqui para nós...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Sr. Presidente...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ...esse acidente, esse acidente trágico, e sem que tenha um representante para falar pela empresa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Haveremos de descobrir. Deputado Gabeira, rapidamente.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Primeira sugestão, em 30 segundos. A primeira sugestão é a seguinte: entrarmos em contato com a Airbus e pedirmos que alguém venha da Europa falar conosco.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Perfeito.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Primeiro ponto. E, no meio termo, se for o caso, tenho tido contato, ontem, até mencionei, com um instrutor da Airbus. Ele é um instrutor para os pilotos de Airbus, e tem falado comigo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ele mora onde?

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Ele mora em São Paulo. A gente podia tentar trazê-lo também para ele...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Sim, mas ele não fala pela companhia.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Não, ele não responde pela Airbus. Ele responde pelo avião.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - É esse o problema.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Deputado Gabeira, permita-me? Nesse telefonema, Deputado Gabeira, que ele deu para mim ele citou o nome de uma pessoa que poderia ser convocada.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. Por telefonema não. Eu falei foi... No requerimento que eu fiz à CPI eu citei um nome que...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor citou para mim também esse nome. O senhor poderia repetir quem seria essa pessoa?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É Rafael Alonso, mas ele é diretor de vendas. Ele também ficaria limitado. Acho que o ideal, para esta Comissão ser bem informada, seria ter um contato com um piloto de teste que saberia todos os termos e todas as situações a serem discutidas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Da Airbus?

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu tenho...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Hein?

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu tenho contato com um instrutor, mas precisamos de um responsável da empresa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Quem é o Rafael Alonso? É diretor de vendas?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É diretor de vendas da Airbus.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas ele fica no Brasil ou fica...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, não, não, ele fica na Europa...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - ...e vem periodicamente. Esse é o nome que citei.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, ele é brasileiro?

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - O importante, então, era ele entrar em contato com a embaixada do Brasil...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, por favor.



O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - ...e pedir à embaixada do Brasil para mediar isso na França.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Presidente, por favor, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Eduardo Valverde.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Bem, acho que, pelo que se pretende ter aqui nesta Comissão, que são informações que têm de ser prestadas por quem tem competência, competência e conhecimento para dar informações de ordem técnica. Ter competência. Se... Não adianta trazer para cá um piloto ou alguém que não tenha competência para falar em nome da Airbus e nos dê condições e nos dê informações de ordem técnica! Então, sugiro à Presidência desta Casa... Porque toda empresa tem seu quadro, tem seu organograma, tem lá quem é seu diretor técnico, quem é seu diretor de engenharia. Poderia, se fosse necessário, fazer o convite a essas pessoas, sob pena de a gente ter aqui uma pessoa ou um cidadão que não vai nos atender em termos de informação. Eu creio que a angústia do Sr. Marco Antonio aqui é a de estar buscando responder algo que não sabe e, com isso, evidentemente, não vai satisfazer à Comissão.

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Sr. Presidente, só para tentar, só para tentar colaborar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Antes de V.Exa. dar sua colaboração, quero esclarecer o seguinte. O depoente aqui está, há perguntas a serem feitas para ele independente de ele poder ou não satisfazer aquilo que se esperava de um representante da Airbus. Ele vai continuar seu depoimento aqui e nós temos de discutir como vamos trazer alguém responsável da Airbus, que não precisa ser necessariamente agora, porque nós aqui, até administrativamente, vamos descobrir quem convocar e haverá um requerimento e uma sessão, terça ou quarta-feira aqui, para se votar o requerimento de convocação de alguém da Airbus, e estará aqui quinta-feira. Então, vamos tomar essa providência...

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - ...independente ou não da presença dele e da discussão. A Comissão não abrirá mão de ter alguém da Airbus



depondo aqui, que tenha condição de responder tecnicamente sobre o avião. Não haverá essa possibilidade de a Comissão abrir mão. Esse é o ponto. Mas, V.Exa. pode dar a colaboração.

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Só a título de colaboração. O Dr. Mário é brasileiro e logicamente representa a Airbus, que é uma empresa internacional, mas quer elucidar esse caso.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Exatamente.

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Eu defenderia que o senhor colaborasse conosco. Porque existe uma dúvida técnica sobre as questões que envolvem a pinagem de determinada turbina ou não, de equipamentos, como é que funcionam dentro do Airbus e tipo, inclusive, de turbinas, turbinas diferentes. Então, precisamos de alguém que conheça tecnicamente esse equipamento para que a gente possa tirar algumas dúvidas...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Perfeito.

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - ...que a própria Comissão possui. Então, acredito até que o senhor, nesse contato que possui com a Airbus, possa trazer alguém que tecnicamente conheça, inclusive, das informações de pinagem do equipamento, do reverso, determinações da própria companhia do que deve ser feito. Então, essas informações a Comissão tem necessidade de saber. Acredito que o senhor logicamente vai prestar seu depoimento e vai poder deixar o nome de alguém que possa colaborar e ser convocado por esta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O.k. Vamos dar prosseguimento, então. V.Sa. continua com a palavra dentro do seu período.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu só gostaria de dizer uma coisa: eu posso ter frustrado esta Comissão com essa minha declaração inicial, mas eu quero fazer claro que desde que recebi essa convocação, eu escrevi de volta imediatamente. Telefonei para a CPI... Eu recebi na sexta-feira passada, pela manhã, telefonei imediatamente informando sobre esse assunto, que eu não era o representante legal da empresa, que eu só fazia assessoria de imprensa e falei com membros, quer dizer, assessores da CPI que me pediram para fazer imediatamente um requerimento. Eu fiz um requerimento, que foi enviado por fax e por Sedex, informando dessa impossibilidade. Tentei um contato como Deputado Vic na mesma



manhã de sexta-feira, mas os celulares que me deram dele já não estavam no ar. Aí, na segunda-feira de manhã, eu entrei em contato com o Deputado Vic informando exatamente da limitação do meu cargo e da limitação que teria qualquer declaração feita por mim aqui. Se os senhores quiserem saber aspectos comerciais, quantos aviões que foram vendidos e quais são as vantagens do Airbus, eu posso falar. Agora, falar em pinagem de turbina, isso é um assunto estritamente para um engenheiro, porque ele tem que ter o conhecimento do manual do avião e dos... das medidas que são tomadas para essa adaptação. O que posso lhes dizer com relação ao bloqueio de uma turbina — eu prefiro chamar de bloqueio do que pinagem — é o seguinte: todo fabricante que tem turbinas com reversor utiliza o mesmo sistema. Esse é um padrão de certificação internacional. Esses 10 dias de limitação, esse prazo, digamos, de graça, de 10 dias para poder utilizar uma turbina com um... um avião com uma turbina com reversor bloqueado, é dado por todas as fábricas de aviões que utilizam reversores em seus aviões. Agora, o padrão de cada empresa é que varia. Há empresas que acham que aquilo é uma razão para parar imediatamente, e outras que não podem parar imediatamente, por razão de utilização da aeronave.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Nós vamos seguir.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Vai seguir?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não... não... nós vamos fazer... Eu preferia o seguinte, se os Parlamentares...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Vai seguir?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu vou seguir, claro. O autor do requerimento quer que ele prossiga, o Relator quer que ele prossiga, ele está convocado. Por que eu não vou prosseguir? O que não quer dizer que nós não temos... Como falei agora há pouco, temos que buscar alguém da Airbus para vir aqui explicar o avião. E se alguém entender que não tem pergunta, vai ser rápido o depoimento. Se entender que tem perguntas de qualquer natureza, vai ser demorado. Caberá a cada um, no seu juízo e na sua ordem de inscrição.

Com a palavra o Relator, deputado Marco Maia, pelo tempo que entender necessário.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu tinha preparado aqui alguns questionamentos.

Dr. Mário José Bittencourt Sampaio, uma boa tarde ao senhor, ao Presidente, às Sras. e Srs. Deputados.

Antes de mais nada quero agradecer a presença de V.Sa. nesta CPI, que, mesmo sem ter o conjunto das informações para nos serem prestadas, pode ajudar, pode contribuir inclusive para identificar quem possa vir aqui tratar sobre esse assunto representando a Airbus.

Eu tenho algumas perguntas para fazer a V.Sa. e, antes de fazê-las aqui, se V.Sa. não souber responder, vai dizer: "*Não sei responder, não tenho a informação*". Mas eu queria primeiro fazer algumas perguntas iniciais. Quem é o Dr. Mário de Oliveira Colaço?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Mário de Oliveira Colaço, eu não conheço, desculpe.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor não conhece?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, pelo menos com esse nome todo, eu não...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a Norma Santos?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - A Norma eu sei quem é, sim, do escritório da Airbus, em São Paulo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah, mas a Airbus tem um escritório em São Paulo?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Tem um escritório de apoio técnico, quer dizer, dentro...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah, quer dizer....

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - ...da TAM existe uma sala...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, ele falou que não tinha nem CNPJ, e como é que ...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, CNPJ não tem, não.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E como é que a empresa Airbus está representada lá?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Todos os fabricantes de turbinas e de aviões têm escritórios técnicos de apoio após venda dentro dos principais operadores. Dentro da TAM tem uma sala da Airbus, tem uma sala da Pratt & Whitney, da GE, da Snecma e da Honeywell. E proximamente terá também da Boeing uma sala...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deixa eu falar primeiro...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Dr. Mário, seria uma estratégia para evitar...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só um pouquinho.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - ... terceirização de empresas, para evitar que ela fosse...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Rocha, vamos fazer o seguinte, vamos seguir a ordem. Deixa o Relator concluir, depois o autor, Deputado Vic e os Deputados inscritos. Certamente essa pergunta e outras, se não forem feitas pelo Relator, Deputado Vic, sobrarão para que V.Exa. possa fazê-la.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quero primeiro, Dr. Mário, se é que eu posso chamá-lo de doutor...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Sou economista com curso de pós-graduação em Engenharia Econômica e Finanças.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Dr. Mário, quero primeiro alertar que V.Sa. está sob juramento de Justiça e o senhor tem que aqui dizer toda a verdade. Esse juramento preconiza que V.Sa. deva dizer a verdade. V.Sa. não precisa falar nada que venha lhe comprometer nesta CPI. Agora, a verdade V.Sa. precisa expressá-la, porque se estabelecermos algum tipo de investigação e chegarmos à conclusão de que V.Sa. faltou com a verdade, ou omitiu a verdade, ou não nos informou sobre todos os dados, V.Sa. pode ser responsabilizado judicialmente. Então, queria lhe alertar sobre isso, porque V.Sa. fez aqui uma afirmação de que a Airbus não possuía...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Representação.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...representação, escritório. Aí eu lhe devolvo a pergunta, perguntando sobre 2 pessoas de um *e-mail* que temos aqui e que chegaram à CPI com o nome de 2 pessoas. Um é gerente e residente de apoio ao cliente do escritório de apoio ao cliente da Airbus em São Paulo, Brasil. Aqui diz que é um escritório da Airbus, serviços ao cliente.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Um minutinho. Gostaria de explicar melhor essa questão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então... Este aqui é o *e-mail* da nota técnica enviada pela Airbus tratando sobre a utilização do reverso logo após o acidente e as análises feitas pela caixa-preta em Washington.

E aí quero lhe perguntar, fazer aqui um outro questionamento. V.Sa. tinha conhecimento deste *e-mail* e desta nota técnica?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, não tenho. Deixe-me falar uma coisa, primeiramente. V.Exa. me pediu para dizer a verdade. Para mim falar a verdade é manter o meu padrão de vida. O que eu posso é não falar sobre o que não conheço, mas não tenho o costume de mentir...,

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - ...ainda mais estando sob juramento. Agora, com a questão... O que eu disse é que a Airbus não tem escritório de representação no Brasil.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o que é esse escritório aqui?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É uma sala dentro da TAM, onde ficam... Acho que são 2 pessoas, se não me engano. São pessoas do apoio após venda da Airbus. Quer dizer, elas fazem um acompanhamento dos aviões Airbus que estão na TAM. Agora, não há CGC no Brasil, e isso não é uma filial da Airbus também. Isso é uma coisa muito importante. É uma sala dentro da TAM, do Angar II da TAM.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Mas esse Mário de Oliveira Colaço...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Pois é. Deixe eu dizer...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... e a Norma Santos? Quanto à Norma, dizem que é secretária. Mas o Mário de Oliveira Colaço é um técnico. Ele conhece



as aeronaves da Airbus, ele ajuda na manutenção, ele tem informação sobre a aeronave, ele é um cidadão que conhece os equipamentos? Qual é a qualificação desse cidadão?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Ele é um engenheiro residente que acompanha a manutenção dos aviões. Ele não tem nada a ver com operações, por exemplo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas ele conhece a aeronave?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Ele deve ter um conhecimento básico bastante significativo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas ele não lembrava do nome agora há pouco.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Espera um minutinho...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu não sei o nome dele todo mesmo não. Eu lembrei por causa da Norma. Eu estive com esse senhor duas vezes na minha vida e não guardei o nome realmente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, um aparte?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado Vic.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu só queria fazer...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tenho outras perguntas para fazer aqui.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu queria completar a informação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Só queria fazer uma ponderação com o Relator. Que o Relator faça essa pergunta para o depoente: quem paga esse senhor? Porque a Airbus para pagar esse cidadão tem que ter um registro... empresa. Quem assina a carteira dele? Enfim, alguém tem que pagá-lo.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Contrato terceirizado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu não sei como é o sistema de pagamento. Provavelmente...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se é um contrato terceirizado tem que saber a empresa que está terceirizada.



O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu não sei como é o sistema. Realmente, eu não conheço o sistema.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Será que o Mário Colasso não poderia nos ligar para dizer quem é, nos informar?

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Insistindo, Mário, telefone para a CPI.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Se o senhor tem o endereço dele, talvez tenha também o telefone ou *e-mail*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, aqui não tem. O senhor é pago como?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu tenho um contrato com a Airbus que é pago mensalmente no Brasil. Quer dizer, o contrato estipula que é feita uma transferência bancária, dentro das normas do Banco Central.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E o Mário de Oliveira Colasso não está na sua folha?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, o Mário de Oliveira Colasso, como lhe disse, vi 2 vezes na minha vida. Eu não sabia o nome todo dele. Inclusive, uma outra coisa -- não posso nem afirmar isto --, imagino que ele deve ser funcionário direto da Airbus na França.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor tem contrato com a Airbus internacional, a Airbus francesa? O senhor recebe em moeda estrangeira, que é convertida na sua conta? Ou o depósito é feito na sua conta em reais?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - O depósito é transmitido por via bancária para o Brasil, registrado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Vem da França e é convertido em reais? O senhor recebe na moeda euro? O seu contrato é em euros ou em reais?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - O meu contrato é em euros, mas o pagamento no Brasil é feito em reais, porque o contrato está registrado e as transmissões são feitas por via bancária. A minha firma, o meu escritório recebe os pagamentos já convertidos para a moeda nacional.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor tem como entregar para esta Comissão a cópia do seu contrato com a Airbus?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Posso providenciar isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para evitar que esta Comissão venha a quebrar o sigilo, porque se teria essa informação de qualquer maneira, estou solicitando para evitar exatamente isso, porque não fizemos nesta Comissão. Então, gostaria que V.Sa. se comprometesse a entregar esse contrato aqui.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Com valores também?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Claro. Se quebrar o sigilo não vai ter só os valores, mas tudo! O senhor se compromete com esta Comissão?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Vou estudar a melhor forma de transmitir isso aos senhores. Tenho de consultar o meu advogado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está certo. Não há problema. Isso qualquer Parlamentar saberá como proceder.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor tinha mais alguma pergunta, Deputado Vic Pires Franco?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, V.Exa. está com a palavra. Apenas para ajudá-lo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Existe mais alguém que representa a Airbus no Brasil, além desses aqui que o senhor conhece? A Airbus tem mais algum contrato no Brasil de representação?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Que eu tenha conhecimento, não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. E esse instrutor que foi levantado pelo Deputado Gabeira?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu não o conheço. Sr. Deputado, o que acontece é o seguinte: a Airbus tem 55 mil funcionários. Eu viajo à Europa, pela Airbus, de 1 a 5 vezes por ano. Se eu conhecer 500 ou 600 pessoas é muito, porque eu só tenho contato com áreas específicas. Esse Sr. Mário, que eu não sabia o sobrenome, e quando o senhor disse o nome inteiro eu não o localizei.



Localizei pela Secretária dele, D. Norma. Eu não tinha conhecimento do nome todo. Só estive com ele 2 vezes na minha vida. Uma vez foi quando veio um avião do Chile para um vôo de demonstração em São Paulo, e outra vez foi mais recentemente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ok. E na América Latina, na América do Sul, a Airbus tem escritório em algum local?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Ela tem essas salas para o representante técnico, o técnico que acompanha a pós-venda. Deve haver em todas as grandes empresas que operam. A LAN deve ter, a Aerolinas deve ter. Esse é o representante de campo, o técnico representativo. Quer dizer, é a pessoa encarregada de acompanhar a operação do avião pela empresa aérea.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Deixe-me fazer uma outra pergunta. Tem mais alguém da Airbus aqui na platéia?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Que eu conheça, não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não?!

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Relator, permita-me uma ponderação?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Está meio confuso o momento. Vamos tentar dissipar essas nuvens.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não está confuso. É que estamos tentando identificar quem nós vamos convocar; vamos ver se o Dr. Mário nos ajuda nessa tarefa quase inglória.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Certamente, qualquer que seja o representante de uma empresa internacional que opera com aeronaves nacionais, tendo em vista que é extremamente regulado esse processo, eis que tudo passa pela ANAC, a ANAC seria a instituição, o organismo adequado para tirar essa dúvida. Quem é que representa a Airbus no Brasil? — pergunta-se. A ANAC certamente saberá a resposta.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Sr. Relator, ainda na mesma linha do nobre colega, Deputado Otavio Leite, eu perguntaria se o Dr. Mário, que aqui vem a convite da CPI, recebeu, fez uma consulta para Airbus, para aqui estar, e, caso



afirmativo, quem lhe autorizou aqui estar, e se não seria esta pessoa que deveria vir aqui prestar depoimento para conosco.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - A pessoa quem eu pedi licença para aqui estar é uma diretora de relações com a imprensa. Ela eu não acho que seja a pessoa ideal para aqui estar, porque é uma pessoa, como eu disse, de comunicações; não é uma pessoa técnica. Agora, ela me autorizou a aqui estar por convocação desta Casa, mas não para falar em nome da Airbus.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Essa diretora está no Brasil ou fora do Brasil?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, ela é baseada na Europa.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - E, na orientação que ela lhe deu para aqui estar, houve ou ela deixou a seu critério a relação... Ela deixou a Airbus a seu critério para que aqui conosco estivesse?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Ela disse que eu poderia vir; uma vez que esta Casa havia me convocado, eu poderia vir aqui. Agora, que eu não teria a possibilidade de falar em nome da Airbus porque não era autorizado para isso.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Obrigado, Dr. Mário. Se pudesse fornecer o nome dessa diretora, agradeceria.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Continuando aqui, o senhor poderia fornecer o nome da sua empresa e o CGC dela para nós podermos registrar aqui?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Multiplan - Projetos Técnicos Ltda. CGC 421669670001-98.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Projetos Técnicos...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor realiza outras atividades além de assessoria de imprensa?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu realizo outras atividades. Como falei, trabalho há 35 anos na assessoria econômica de empresas aéreas. Já temos feito vários trabalhos no Ministério da Aeronáutica, na época DAC,



e também para empresas aéreas — estudos de viabilidade econômica, estudos de criação de empresas, estudos de custos todos dessa área econômica.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Outra pergunta que eu queria lhe fazer: o senhor, como assessor de imprensa, de comunicação da Airbus, ou de *marketing* da Airbus, foi quem que distribuiu essa nota técnica da TAM para a imprensa?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Da TAM, não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Da TAM não; da Airbus.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Que nota técnica é? Desculpe, eu não conheço.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa nota técnica que foi divulgada com as informações sobre o reverso, orientando que o reverso deveria ser utilizado com as manetes.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu posso ler a notícia, exatamente como ela foi distribuída. O que aconteceu foi o seguinte.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Foi V.Sa. que distribuiu a notícia?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Como está aqui, como vou ler.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Deixa eu dizer o que aconteceu. Uma jornalista de Brasília conseguiu informações sobre esse AIT, que é um telex de informações técnicas, que é um ato de rotina feito pela Airbus e por todos os fabricantes quando existe um incidente ou acidente. Essa nota, no caso da Airbus, foi enviada via telex só para as empresas aéreas que operam aviões Airbus. Bom, no Brasil uma jornalista teve acesso, através provavelmente de alguém da TAM, a esse AIT e publicou um comentário sobre o AIT. Aí eu me comuniquei com a sede da Airbus em Toulouse, na França, e disse que eu não sabia de nada disso, do que estava ocorrendo, do que era esse AIT. Me explicaram o que era o AIT e me deram a seguinte nota: *“As notícias recentes publicadas sobre AIT da Airbus, baseia-se na informação abaixo. Para a Airbus, após um acidente, assim como para os demais fabricantes de aviões, é uma prática comum e até obrigatória manter as empresas operadoras informadas sobre qualquer informação que possa ser reunida durante a investigação. É uma medida de precaução, dependendo ainda das*



informações de investigação para os procedimentos a serem adotados. No caso da Airbus, ela é feita através de um AIT (Accident Information Telex), que é aprovado pelas autoridades encarregadas do acidente. Esse telex é enviado pelo vice-presidente de segurança de vôo da Airbus; e ele foi enviado a todos os operadores na manhã do dia 24. As informações contidas no AIT não têm nenhuma relação com dados obtidos das chamadas caixas-pretas. Cordialmente, Mário Sampaio, Consultor de imprensa da Airbus.” Gostaria de dar uma cópia disso aqui. Esse foi o comunicado sobre este assunto feito pela Airbus.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Na verdade, o próprio comunicado já traz uma incorreção, porque nós já tivemos informações aqui nesta CPI de que o representante da Airbus, na degravação das caixas-pretas em Washington, fez um reporte à direção da Airbus, na França, que resultou na divulgação dessa nota técnica a todos os operadores com aeronaves Airbus A-320, A-319. Então há aqui, na verdade, uma incorreção. Mas V.Sa. não é obrigado a ser informado, a ter essa informação.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Gostaria de esclarecer o seguinte. Quando recebi essa comunicação, me disseram que ela era baseada no fato de um dos reversores estar bloqueado, mas não diretamente com informações da caixa-preta. Foi a informação que recebi. Agora, se o senhor tem informações adicionais, eu não posso discuti-las porque não as conheço.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deixa eu lhe fazer outra pergunta. Existe alguém da Airbus neste momento no Brasil? Volto a lhe dizer que V.Sa. está aqui sob juramento; portanto, as informações que V.Sa. prestar aqui precisam ser as mais precisas possíveis. Vou lhe fazer de novo o questionamento. Existe algum funcionário, algum técnico da Airbus, da França, da Alemanha, da Europa, se assim V.Sa. desejar, neste momento no Brasil? Eles enviaram alguém para cá, para acompanhar o processo de investigação sobre o acidente? Existe alguém que está aqui? Vou melhorar a pergunta para V.Sa.: algum técnico da Airbus está previsto para vir ao Brasil nas próximas horas ou nos próximos dias?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Deixa eu dizer o seguinte. Depois que houve o acidente, na manhã seguinte eu fui para São Paulo. Naquele dia chegou uma comissão de técnicos da Airbus para acompanhar a



comissão de investigação brasileira. Eu fiquei em São Paulo até o domingo. No domingo eu encontrei casualmente, após o café da manhã no hotel, um deles, que me disse que estava voltando aquele dia. Eu não posso lhe afirmar taxativamente se no momento eles estão no Brasil ou se estão na Europa. Mas estiveram no Brasil com certeza, e neste momento não tenho certeza.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E quem é que poderia... O senhor poderia buscar essa informação para nós? Já que o senhor tem os contatos na Airbus, deve ter contato com a diretora de relações com a imprensa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, onde ele encontrou os representantes da Airbus?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu encontrei esse que... Eu fui apresentado a eles no dia que eu cheguei em São Paulo. Eles estavam chegando da Europa, rapidamente; eram 6 ou 7 pessoas, não sei dizer quantas.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Coincidentemente, o senhor falou...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor falou com eles no café da manhã. E mais tarde?!

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Depois, quando eu fui apresentado e me apresentei como assessor de imprensa do Brasil, ele me disse o seguinte: *"Bom, se você é da imprensa, quero dizer o seguinte: não vou mais conversar com você porque nosso trabalho tem que ser inteiramente isolado, e você não pode saber nada do nosso trabalho."* Então eu não tive mais contatos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Apenas para contribuir com o Relator: quem lhe apresentou a esse grupo?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu me apresentei a eles; estava hospedado no mesmo hotel que eles. Eles estavam no mesmo hotel que eu, em São Paulo, e eu me apresentei a eles.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual é o hotel em que estavam hospedados?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Sofitel, naquela ocasião.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como é que o senhor soube que eles estavam lá?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu tinha a informação de que eles iriam chegar. E, quando eu estava fazendo o meu *check-in*, logo depois eles começaram a chegar. Foi quando eu vi uma referência à Airbus me apresentei.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah! foi assim?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Foi. E no domingo eu me encontrei com um deles. Conheci-o de vista, não sei nem dizer o nome, para ser sincero. Umas 6 ou 7 pessoas. E eu me apresentei. E, no domingo, um deles, depois do café da manhã — eu estava saindo do café da manhã e cruzei com um deles —, me perguntou: “*Você vai continuar em São Paulo?*” Eu disse: “*Não, vou voltar hoje para o Rio de Janeiro.*” Aí ele disse: “*Nós também terminamos o nosso trabalho e voltamos agora, voltamos hoje.*” Agora, eu não sei quantos voltaram, se ficou alguém. Isso eu acho que precisaria...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas a ida do senhor para esse hotel — desculpe-me, Relator —, a sua ida para esse hotel coincidiu, foi uma coincidência, ou a Airbus lhe mandou para esse hotel para que o senhor tivesse esse encontro com os técnicos da Airbus?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu sempre me hospedo em São Paulo no Hotel Sofitel, que é um hotel normalmente empregado pela Airbus. Quando eu estava fazendo *check-in* e disse que eu já tinha uma informação sobre a vinda deles, eu não sabia nomes nem quantidade, mas sabia que existia um grupo chegando. E, quando eu estava fazendo o *check-in*, a moça perguntou: “*Você é do grupo que está chegando?*” Eu disse: “*Não. Eu estou chegando também, sou contratado para trabalhar em benefício da Airbus, mas não sou funcionário da Airbus.*” E ela me disse: “*Mas eles estão chegando.*” Eu vi chegarem e me apresentei. Estive rapidamente com eles nesse dia. Depois desse dia eles me falaram imediatamente sobre essa questão: “*Bom, se você trata com imprensa, nós não queremos ter muito contato com você, porque você é uma pessoa que não pode saber de informações. E nós queremos manter o nosso trabalho inteiramente isento, isolado.*”



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mário, me diga uma coisa. Quando vem um técnico da Airbus para o Brasil quem é que providencia a infra-estrutura para eles, o hotel? Quem é que marca o hotel, providencia carro para transportar eles, buscá-los no aeroporto? Quem acerta essa infra-estrutura toda?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Normalmente, a pessoa que mais vem ao Brasil é o diretor de vendas. Esse diretor de vendas vem uma vez por mês ao Brasil e ele já conhece bem São Paulo e Rio de Janeiro; faz reserva direto do exterior e também procura, sabe se locomover, pegar táxi — e sabe os clientes que tem de visitar. Na maioria das vezes que ele vem ao Brasil nem sei que ele esteve no Brasil.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas para esses especificamente que vieram, 6 ou 7, quem é que fez esse procedimento?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Ah! Isso é feito direto da França. Não fui eu que fiz; eu não tinha conhecimento nenhum.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nem eu estou perguntando se foi o senhor que fez. Só estou perguntando se o senhor sabe quem fez?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Normalmente, já lhe disse quem fez: deve ter sido feito diretamente pela sede da empresa na França.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Mas o senhor, volto a lhe perguntar isto, o senhor poderia fazer um contato com a Airbus para nos informar se existe algum técnico da Airbus neste momento no País. E, se existe, onde é que ele está hospedado, porque, se a Airbus não fornecer isso, nós podemos pedir à Polícia Federal que faça essa investigação e tal para nos determinar, nos mostrar onde é que estão os técnicos da Airbus. Até porque a informação que nós temos é de que tem técnicos da Airbus no País, neste momento, inclusive acompanhado a comissão de investigação que trata sobre este assunto. Nós precisamos, nós queríamos ter esta informação, para saber se algum técnico desses pode nos auxiliar aqui nas oitivas que estamos produzindo na CPI. Se a Airbus vai manter aqui um técnico... A Airbus já contratou, por exemplo, um escritório de advocacia para acompanhar a tramitação das investigações. Como é que a Airbus está tratando deste assunto aqui no País?



O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Bom, existem muitos fatos que eu não conheço, como lhe disse no início. Com relação, como falei anteriormente, à existência de um técnico da Airbus no Brasil no momento, eu não posso lhe afirmar que sim nem que não. Mas que estiveram 5 ou 6 pessoas — o número eu não sei exatamente. Como também vieram 2 ou 3 pessoas...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - ...do *bureau* de pesquisa de acidentes da França e que estiveram no Brasil.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Uma questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Agora, eu não posso lhe afirmar que elas estão hoje no Brasil, ou que não estão, porque eu não sei realmente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Só um minutinho.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Questão de ordem. Diga, Deputado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, meu caro Relator, colegas Parlamentares, eu tenho a impressão de que o depoimento, com o maior respeito que tenho pelo Sr. Mário José, não está atingindo o objetivo que pretendemos. A informação mais importante é que ele está disposto a nos ajudar a fazer contato com a Airbus. As informações que ele detém absolutamente interessam a esta CPI. Pelo menos, este é o ponto de vista deste Deputado. E eu gostaria muito que nós pudéssemos encerrar este depoimento. Temos outras questões importantes a tratar, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado, não. Em primeiro lugar, eu mesmo contradito V.Exa. Não é uma questão de ordem. É um posicionamento pessoal de V.Exa. Ele está convocado e não há outro depoimento *a posteriori*, nenhuma outra reunião, nenhuma outra deliberação. Tem Parlamentares inscritos. O Relator continua desejando fazer perguntas. Parlamentares inscritos desejam fazer perguntas. Então, enquanto houver Parlamentar, na sua ordem,



querendo fazer perguntas, para encerrar o depoimento só na seguinte situação: o Relator encerra, todos os que estão inscritos abrem mão, e então eu vou encerrar.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Acho melhor...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Caso contrário, não há outra alternativa.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, até para concluir, acho melhor inclusive que o Relator e a Presidência tomassem a iniciativa de fazer um contato com a Polícia Federal. Temos conhecimento da presença da Airbus aqui. Então, que nós pudéssemos...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu quero inclusive saber, Deputado Macris, se tem técnicos permanentemente da Airbus aqui.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - E como eles têm o visto de trabalho aqui: quem lhes concedeu o visto de permanência no País, quem pediu visto de permanência etc.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O Brigadeiro Kersul...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Tem uma série de situações em que nós vamos ter de provar...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Por favor...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - ...porque que já foram ditas algumas inverdades aqui.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O Brigadeiro Kersul disse ontem que eles estão acompanhando as investigações.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, me permita.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu acho que seria importante um contanto lá para ver se é possível...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Haverá meios para essa finalidade.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então eu queria aproveitar...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. é o próximo orador, depois do Relator. Aguarde V.Exa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ok.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Do ponto de vista técnico, V.Sa. não tem condição de responder a nenhum questionamento?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu conheço, assim, exclusivamente, aspectos de desempenho e aspectos econômicos dos aviões. Agora, sobre manetes, manutenção e esses fatores, disso eu não tenho conhecimento, porque não é afeto ao meu trabalho contratado pela Airbus.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por exemplo, se eu lhe fizesse uma pergunta do tipo "problemas com os computadores que controlam as aeronaves Airbus já foram conhecidos como causadores de algum acidente", o senhor saberia responder?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu não tenho conhecimento disso. Eu já li na imprensa, por esses dias, algumas afirmações fazendo correlações. Mas eu não tenho conhecimento direto do assunto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se eu lhe perguntasse se a Airbus admite a possibilidade de alterar algum aspecto do projeto das suas aeronaves para evitar ou minimizar a possibilidade de que problemas no manejo dos manetes voltem a estar presentes entre as principais causas de acidentes aéreos, V.Sa. também não saberia responder?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu não saberia responder. Eu não poderia lhe dar uma resposta completa sobre esse assunto. A única coisa que eu posso lhe dizer é que, toda vez que existe um acidente, um incidente, qualquer fabricante de avião, no momento em que seja notificado por uma autoridade de certificação aeronáutica, normalmente discute o problema e faz as modificações que se fizerem necessárias, se for comprovada a necessidade de modificações.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Agora, eu estou falando de maneira genérica; não estou fazendo correlação com acidentes anteriores, porque eu não tenho conhecimento deles. Só sei... Eu vi pela imprensa que fizeram essa correlação, mas não tenho conhecimento para discutir o assunto.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E se eu lhe perguntasse se em algum momento a Airbus emitiu qualquer recomendação à TAM em relação aos procedimentos de manutenção da empresa, V.Sa. também não saberia responder?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Realmente, eu não tenho conhecimento nenhum sobre isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Eu tinha um conjunto de questionamentos aqui, Sr. Presidente, mas vou encerrar fazendo uma última pergunta.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Relator, se me permite, só nessa última pergunta... Pode me dar um aparte?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado Miguel Martini. V.Exa. me permitiu um aparte hoje pela parte da manhã. Vou lhe retribuir a gentileza.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu lhe agradeço. Além de algumas coisas bem estranhas, um consultor de comunicação da Airbus no Brasil não ter conhecimento... Não dá para nós imaginarmos que uma empresa do porte da *Airbus*, que o nome da empresa, a credibilidade da empresa esteja em jogo neste momento. A Airbus, essa empresa, não mandar ao Brasil ninguém que pudesse contestar qualquer dúvida ou qualquer, enfim, dificuldade ou desconfiança em relação à operação da aeronave... E o senhor, sendo consultor de comunicação da Airbus, preocupado com a imagem da empresa (que é o que se supõe: defender a imagem da empresa), não saber dessas coisas, isso está muito estranho. Não dá para eu supor que não tenha ninguém da Airbus vindo para cá, que não esteja aqui, que não esteja cuidando disso. Não é crível isso. Quer dizer, não dá para supor isso. O senhor está sem condições de dizer, não quer dizer ou não sabe mesmo?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu já disse que eu encontrei membros da comissão...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor disse que os encontrou e que eles foram embora.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Bom, eu não posso afirmar que hoje eles estão no Brasil, porque o Deputado membro aqui da Mesa, o Sr. Deputado, falou que ele tinha notícia de que eles estavam no Brasil hoje. Eu não



tenho essa notícia de que eles estão ou não estão no Brasil. Eu sei que eles estiveram no Brasil — disso eu tenho certeza absoluta. Se estão hoje, não tenho certeza, não posso afirmar que estejam. Agora, a Airbus, imediatamente após o acidente, enviou uma comissão de técnicos ao Brasil para acompanhar a investigação. E eu soube depois... E depois desse dia em que eles disseram que estavam saindo, eu soube depois, pela imprensa, que eles estavam em Washington.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas o senhor é da comunicação da empresa! O senhor deveria ser o primeiro a saber para dar a notícia para a imprensa!

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, mas eu não tinha notícia. A única notícia que eu tinha era de que vinha uma equipe ao Brasil para acompanhar as investigações; uma equipe que já tem experiência em investigações de acidentes. Uma equipe formada pela Airbus para essas ocasiões. Isso, inclusive, está no comunicado de imprensa emitido pela Airbus imediatamente após o acidente. Agora, eu não posso afirmar... Eu soube que depois eles tinham saído do Brasil. Hoje eu não posso dizer se eles estão no Brasil ou não estão. Pode ser que estejam, mas eu não tive contato com eles ultimamente. Então, o senhor pode me dizer que eu, como comunicador, não tenho essa informação. E não tenho porque não me transmitiram essa informação em momento nenhum recente; me transmitiram quando eles vieram ao Brasil, mas não transmitiram agora.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Última pergunta. Vou terminar meu questionamento.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu tinha entendido que o senhor tinha encerrado, Sr. Relator, tanto que o Miguel Martini...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - S.Exa. me deu um aparte.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ainda não encerrei. Eu tenho uma última pergunta.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sim, por isso mesmo, lhe deu um aparte... V.Exa. havia terminado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Ele deu um aparte; ele ia fazer a última pergunta. Depois a palavra passa para o Deputado Vic, e não se consegue sair da ordem. Vamos, Deputado Relator.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Vamos à ordem das inscrições.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Dr. Mário, 2 últimos questionamentos: V.Sa. teve acesso aos dados da caixa-preta do avião da TAM?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu nunca tive acesso à caixa-preta do avião da TAM nem de nenhum outro avião, seja da Airbus, seja de qualquer outra fabricante. O que eu tenho, muitas vezes, é acesso, através de revistas técnicas, a comentários sobre relatórios finais de acidentes.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor repassou para algum veículo de comunicação, alguma revista, algum jornal informações sobre o acidente ou impressões sobre o acidente? Conversou com algum editor ou redator sobre esse assunto do acidente envolvendo o avião da TAM, repassando informações, alimentando informações nessas 2 semanas?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Logo depois que houve o acidente — eu estava em São Paulo —, fui procurado por vários jornalistas que queriam saber aspectos como: se era possível voar com um reversor bloqueado. Eu fui... Telefonei para Toulouse para me informar. Me informaram que podia. Me deram um *e-mail* curto sobre o assunto, e eu transmiti esse... E também me perguntaram se o A-320 poderia operar em Congonhas com um reversor bloqueado, coisa que eu também transmiti com a notícia que me foi fornecida pela Airbus.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Foram só essas as informações que V.Sa. repassou?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Olha, eu conversei não sei com quantos jornalistas nesses dias todos. Mas, basicamente, os assuntos foram o AIT, essa questão do reversor bloqueado e a distância para pousar em Congonhas com um reversor bloqueado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ok. Sr. Presidente, esses eram os questionamentos deste Relator. Muito obrigado, Dr. Mário José Bittencourt Sampaio pelas suas informações.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Encerrada a parte do Relator, eu vou passar a palavra ao autor do requerimento, que disporá do tempo de 15 minutos, não sem antes alertar o depoente de uma forma formal sobre aquilo que foi passado pelo Relator de uma forma informal. Pela colocação feita, eu sou obrigado a esclarecer. A Lei nº 1.579, de 18 de março de 1952, que dispõe sobre as Comissões Parlamentares de Inquérito, diz no seu art. 4º, inciso II: *“Constitui crime: fazer afirmação falsa ou negar ou calar a verdade como testemunha, perito, tradutor ou intérprete, perante a Comissão Parlamentar de Inquérito. Pena: a do art. 342 do Código Penal”*. Então, eu sou obrigado a esclarecer a V.Sa. sobre a situação levantada pelo Relator de uma forma formal.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A TAM já contratou algum escritório de advocacia ou alguma assessoria aqui no Brasil?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - A TAM?! Eu não tenho...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A TAM, não; a Airbus.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - A Airbus, eu tenho certeza, está em contato com o escritório de advocacia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tem contrato? Já assinou o contrato?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, ela tem correspondente no Brasil. Ela trabalha com determinado escritório de advocacia na Europa que tem correspondente no Brasil.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Quem é... O senhor sabe dizer quem são?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu sei, sim. Veirano, que tem representação também em Brasília.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Veirano?!

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É, Veirano.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Os advogados estão aqui, neste momento, na CPI?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Um deles está, sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Onde?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Está lá no fundo.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Lá. E aqui também é um advogado? Também?! Então não é 1, são 2.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Tem, tem... É porque eu não estava vendo, porque um está na última fila e um outro está aqui. Eu estava vendo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, são advogados da Airbus?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - São contratados pela Airbus, sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Estão aqui para lhe acompanhar, lhe assessorar. É isso?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É. Para me acompanhar, sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Para acompanhar... Está bom.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu pediria à secretaria da Comissão que tomasse o registro da presença e do número de inscrição na Ordem dos Advogados dos 2 advogados, que são advogados que se apresentaram à Airbus e estão como assistentes — declarado pelo depoente — do depoente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eles podem se apresentar, não é, Presidente? Inclusive, sentarem aí ao lado do depoente, também.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, eu estou pedindo primeiro que os identifiquem, após o que eles têm toda a condição... É que quero deixar registrado. É importante o esclarecimento porque, de uma certa forma, tem uma contradição. Nós estamos aqui com um depoente que tem uma consultoria e que está assistido por advogados da Airbus. Então, esse registro é importante fazer.

Com a palavra o Deputado Vic Pires Franco.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente... Sabe, Sr. Presidente, eu não sei nem por onde começar. Eu passei a noite inteira fazendo...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Comece pelo início.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Claro. Estive trabalhando para fazer perguntas ao representante da Airbus, e não quero perder esta viagem. E também não quero que a sua viagem aqui seja em vão. Não quero que, de todo, a



gente tenha perdido tempo aqui, bem como a opinião pública, a Nação que está nos ouvindo. O senhor trabalha há quanto tempo para a Airbus?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Há 11 anos. Este mês está completando 11 anos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quanto? Onze anos?! Que bom! A manutenção dos aviões da Airbus no Brasil, a manutenção é feita pela própria Airbus? Ela tem uma equipe aqui que trabalha, que faz a manutenção?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Bom, sobre esse aspecto de manutenção eu não posso falar muito.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não sabe nada, não é?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, é porque o meu conhecimento é muito limitado. Agora, a única coisa que eu sei é que tem um técnico de campo, digamos assim, que acompanha a manutenção. A manutenção é feita normalmente pela empresa aérea que opera o avião.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Essa manutenção, por exemplo. Eu queria.. Eu me lembrei agora rapidamente do avião do Presidente da República, que é um Airbus. O senhor tem alguma coisa a falar? O senhor acompanhou de perto, de longe...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - De longe, de binóculo?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. Não acompanhei porque toda a negociação...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque o senhor trabalha há 11 anos, não é? Então, de repente...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque na época isso aí virou uma comoção nacional: a compra do tal avião. E, com certeza, a Airbus, baseado no contrato que tem com senhor, deve ter entrado em contato com o senhor, na época, e ter dito: *“Olha, vamos limpar a nossa imagem aí, já que a situação está tão complicada.”* O senhor trabalha há 11 anos. Então eu queria...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Olha, a venda de aviões corporativos da Airbus é feita por uma divisão inteiramente separada, que



não me compete assistir. Eu faço assistência na venda de aviões comerciais. Quer dizer, o lado de aviões comerciais.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quem é que faz o corporativo aqui?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu não conheço. Eu acho que no Brasil não existe. Só existe um avião vendido no Brasil, que foi vendido para o Governo brasileiro.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quem é que faz a manutenção do Airbus do Presidente? O senhor sabe se é a TAM ou a própria Airbus?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor sabe que o senhor está...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Pelo que eu li nos jornais, é a TAM. Agora, a Airbus não faz manutenção de avião.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Manutenção não tem, não é?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então a Airbus não faz essa manutenção?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não faz porque...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor conhece, o senhor teve contato com alguém do Governo?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Nenhum.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Digo, para tratar de qualquer assunto da Airbus no Brasil.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. Nunca tive contato com ninguém do Governo para isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nunca?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor sabe que...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Porque esse setor, o setor de contatos com o Governo, é um setor de vendas; e quem trata desse avião é a vendas.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu sei que é um setor de vendas. Eu não tenho dúvida nenhuma. O senhor já explicou tudo: que o senhor não tem absolutamente nada a ver com a empresa, quase! Mas como o senhor é um gerente de crise, vamos assim dizer, contratado pela empresa para, num momento como este, de crise, em que houve esse acidente trágico... Ora, o senhor falou como representante da empresa. Eu lembro que na época em que houve a venda do avião presidencial, vulgo Aerolula, vulgarmente chamado de Aerolula, eu lembro que a imprensa toda caía em cima desse avião, dessa aeronave. E, com certeza, alguém da Airbus deve ter entrado em contato com o senhor para dizer: “*Olha, vai lá.*” Porque, na época, a Airbus foi procurada. Eu não estudei para isso, mas vou atrás do meu estudo hoje à noite para ver se realmente o senhor, também na época, deu declarações como representante da Airbus no Brasil. O senhor deu na época alguma declaração?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Nenhuma.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Alguma nota oficial?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Nenhuma.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO – Nem sobre a venda? Nada?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO – Não, não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor nunca foi procurado pela Airbus sobre isso?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Como eu lhe disse anteriormente, o Departamento de Vendas de Aviões Corporativos é separado. Eu não tenho contato com eles. Eu duvido que o senhor encontre qualquer declaração minha sobre o assunto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO – Ainda sobre o assunto: o senhor não sabe se foi a própria Airbus que vendeu para a Presidência da República ou se foi o consórcio chamado EADS.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu tenho... Olha, todos os aviões militares da EADS foram vendidos diretamente pela EADS. Provavelmente, esse avião pode ter sido vendido também através da EADS.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como é que o senhor sabe disso?



O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu não sei. Eu estou lhe dizendo: provavelmente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas essa EADS... Eu nunca ouvi falar. Agora que eu fui saber da EADS.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - A EADS é a principal acionista da Airbus. Hoje em dia é a única acionista da Airbus.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É a única acionista da Airbus. Então EADS e Airbus é a mesma coisa?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não é a mesma coisa. A EADS é uma empresa *holding* da Airbus. Ela é controladora da Airbus.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sei. E a TAM é credenciada no Brasil para fazer essa manutenção?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - A TAM é credenciada. Ela é certificada para fazer a manutenção dos aviões da família A-320.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Automaticamente, no avião presidencial, por conta disso, ela é feita.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Me diga uma coisa: esses seus advogados hoje vieram na qualidade de seus advogados ou de advogados da Airbus?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Olha, eu vim aqui convocado hoje por esta Casa como pessoa física.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor tem direito a trazer um advogado, o senhor sabe disso.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Bom. Eles vieram me acompanhando por sugestão da Airbus.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, sei!

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Estão aqui presentes por sugestão da Airbus.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Me diga uma coisa, para não perder sua viagem. Eu gostaria assim, rapidamente, que o senhor desse uma opinião sua, como brasileiro acima de tudo, sobre esse problema aéreo que está



acontecendo no Brasil, basicamente sobre o Airbus desse acidente, já que a Airbus foi a principal empresa que fabricou o avião. O senhor tem alguma informação que eles tenham lhe dado sobre isso, sobre essa crise aérea, sobre o aeroporto, o tamanho da pista? Enfim, aquilo que o senhor quiser falar.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Bom. Primeiramente, essa questão da crise tem um aspecto: o Brasil está com uma crise aérea desde outubro, mais ou menos, desde que houve o acidente da Gol, que deu ensejo à criação desta CPI. Houve um problema, quer dizer, com os aeroportos. Existiram problemas diferentes, como problema de atendimento a passageiro, problemas de vários tipos, nesse período. Há 15 dias ocorreu um acidente seriíssimo em São Paulo. A minha ligação é de manter comunicações sobre o acidente. Eu não tenho nenhuma ligação com o restante da crise aérea, porque a crise aérea compete às autoridades brasileiras, porque, se ela é uma questão... e inclusive a esta CPI, é claro, que está aqui formada para dar uma solução para a crise. Então, a Airbus, como fabricante de aviões, nunca teve envolvimento com essa crise. Ela tem envolvimento e tenta ajudar a solucionar a questão de um acidente ocorrido em São Paulo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. Eu fiz várias perguntas aqui. O senhor, com certeza, não ia responder a nenhuma, pelo que o senhor falou agora. Mas eu vou apenas aqui falar uma coisa para o senhor... Segundo as notícias divulgadas pela imprensa, antes da tragédia do Vôo 3054, 3 acidentes já tinham acontecido, com os mesmos problemas, que são os problemas com os reversores em operação, e não teriam tido condições de frear, de frear antes do fim da pista. O primeiro foi em 98, nas Filipinas; depois em 2002, nos Estados Unidos; e, em 2004, em Taiwan. Nesses 3 casos, nenhum passageiro morreu, à exceção de 3 pessoas em terra, que foram atropeladas pela aeronave, em razão de que as pistas eram longas e estarem em boas condições e de haver uma área muito grande de escape.

Mesmo tendo conhecimento desses acidentes, por que a Airbus não adotou nenhuma recomendação no sentido de impedir que aeronaves com essa restrição, com o reverso pinado, pousassem em aeroportos com pistas tão restritivas ou tão curtas como o Aeroporto de Congonhas? Alguém da Airbus deve ter conversado sobre isso com o senhor.



O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. Deixa eu lhe contar uma coisa, primeiramente. A questão de reversor pinado, como eu disse anteriormente, não é uma questão da Airbus; é uma questão de todos os fabricantes de aviões comerciais que têm reversores. Eu até não gosto deste termo “pinado”; eu prefiro “bloqueado”. Mas, de qualquer maneira, esse prazo de 10 dias é concedido pelas autoridades aeronáuticas a todos os fabricantes que têm aviões com...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Esse prazo é concedido, repita, pelas autoridades?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É, porque... Deixe eu lhe dizer uma coisa...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É a primeira vez que eu ouço isso aqui. Até agora, só o fabricante que tinha...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É o fabricante, no processo de homologação. E o processo de homologação é feito pelas autoridades aeronáuticas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, é feito pelas autoridades aeronáuticas. Então, o senhor está dizendo que as autoridades aceitaram essa ...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - A certificação de um avião...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu já comecei a achar que o senhor já entende mais do que o senhor falou desde o início aqui. A certificação do avião...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. Existem fatos comuns... A certificação do avião, nos Estados Unidos, é feita por um órgão chamado FAA; na Europa, por um órgão chamado EASA. Esses fatos eu conheço muito bem porque eu trabalho como economista de transporte aéreo, e isso... eu tenho acesso a esse tipo de coisa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Claro.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - O que acontece é o seguinte: quando um avião é homologado, o fabricante tenta homologá-lo na maior quantidade de autoridades aeronáuticas possível. Se ele vai voar na Europa... se o avião é fabricado na Europa, primeiramente, normalmente, é homologado pela



EASA; em seguida, é homologado pelo FAA americano e pelo Departamento de Transporte do Canadá. Agora, esses órgãos também têm um acordo de homologação conjunta. Quer dizer, eles têm parâmetros que são comuns a todos eles. E, no Brasil...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O senhor deu uma entrevista para um jornal — e eu vou citar aqui o nome —, à *Folha de S.Paulo*. Aspeado, ou seja, o senhor declarou isso aí; saiu da sua boca, não foi da Airbus. O senhor falou isto aqui. “*Ou seja, daria para parar tranquilamente sem o reversor*”.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Deixa eu dizer uma coisa: as palavras não foram essas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah! Não?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, não foram essas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, que a *Folha de S.Paulo*... Por favor, queira corrigir isso aqui.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - O que eu disse foi o seguinte: a distância certificada pelas autoridades aeronáuticas para o pouso do A320 como para quaisquer outros aviões dotados de reversores não considera o emprego de reversores. Então, para o comprimento de pistas existente em Congonhas, cerca de 1.900 metros, a distância para a parada, pelos dados que eu recebi, é menor, naquelas condições daquele dia, com pista molhada, com a temperatura do dia, seria de cerca de 1.760 metros.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou aqui ler uma entrevista que o senhor deu aqui:

“Fizemos projetos de viabilidade para a criação ou reorganização de empresas no Equador, Camarões, Congo (na época Zaire) e outros países. Durante um longo período, também trabalhamos com a venda de aviões comerciais e executivos”.

O senhor disse isso?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Disse.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor... Eu não entendo mais nada, mesmo.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - No passado eu fiz isso, sim. E deixa eu dizer uma coisa...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A partir de 96, a Multiplan passou a fazer consultoria para a Airbus...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... na área de relações públicas, imprensa, apoio de vendas. O seu contrato fala em apoio de vendas? Porque até agora o senhor não me disse... o senhor não falou...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Acontece o seguinte: o contrato de comunicações fala em comunicações e estudos sobre o ambiente local. Quer dizer, eu tenho também de informar como estão evoluindo...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor confirma essa entrevista em que o senhor fala aqui em apoio de vendas?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu confirmo, sim. Está escrito isso. O que acontece é o seguinte: a Multiplan faz estudos. Por exemplo: periodicamente...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - De que forma o senhor ajudou em vendas com a sua empresa Airbus?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - De que forma? Por exemplo: analisando balanço de empresas e...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quais?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Das empresas aéreas brasileiras: Gol, TAM. E procurando informar...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Governo também?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Há?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Do Governo também?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, do Governo eu não tenho nada a ver...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. Vendas. O Governo comprou...



O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, não. O apoio que...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não precisa o senhor...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - O apoio que está dito aí são informações de análise econômico-financeira que pode ser usada...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor já tratou com alguém da ANAC alguma vez na sua vida?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Nunca.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não conhece ninguém da ANAC?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não conheço. Aliás, desculpe. O Sr. Joseph Barat eu conheci há muitos anos. Foi o único dos membros da ANAC...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Joseph Barat foi o que foi fazer um seminário da TAM? Ou não? O senhor não sabe?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu não sei. Olha, eu o conheci há muitos anos porque ele era consultor da TAM. Mas eu não posso lhe precisar há quantos anos porque também, neste momento, eu não tenho todos os dados aqui.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vou ler mais um trecho... Ah! Ele foi consultor da TAM? É verdade! Ele foi consultor da TAM.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Fui, sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, ele.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Até 1984...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E agora ele é da ANAC. Agora que eu lembrei realmente.

O senhor diz aqui também uma outra coisa: "O Rolim"... Rolim é o Comandante Rolim, falecido, não é?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É, exato. Que era meu amigo pessoal.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Seu amigo. Exatamente. "*O Rolim acreditou na Airbus e, sem falsa modéstia, em mim*".



O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É verdade. Eu vou lhe dizer...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor acha que ele comprou esses aviões da Airbus por, sem falsa modéstia, por sua causa?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu tive várias conversas com o Rolim no período de decisão para a compra do A330. E procurava mostrar as vantagens dos aviões Airbus. O Rolim freqüentava a minha casa e...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então! O senhor é muito mais do que um assessor de imprensa. O senhor já vendeu, praticamente, Airbus para a TAM.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, não vendi...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Diga-me! Se o senhor desmentir o que está aqui... porque eu vou repetir: *“O Rolim acreditou na Airbus e, sem falsa modéstia, em mim”*. No senhor, é claro. *“E deu certo, porque a Airbus tinha os produtos mais avançados e mais econômicos”*.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É verdade.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como é que o senhor sabe disso? Nem eu sei. Olha que estou estudando há seis meses isso aí.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Mas eu sei, eu sei! Mas deixa eu lhe informar uma coisa, Sr. Deputado. Há 35 anos que eu trabalho em economia de transporte aéreo. Então, eu conheço os elementos de custos de aviões e posso comparar esses elementos. O meu conhecimento de desempenho é limitado ao conhecimento que se reflete em custos de aviões. Não mais que isso. E, quando eu tive contato com o Rolim... uma vez ele me chamou a São Paulo para conversar comigo; que ele estava em dúvida se comprava um avião da Boeing ou da Airbus. E eu disse literalmente a ele o seguinte: “Se você comprar o avião da Boeing” — era um avião 767, enquanto o avião da Airbus era o A330... E eu disse literalmente para ele o seguinte: “Se você comprar o avião da Boeing, dentro de 2 anos o seu avião vai estar obsoleto, porque os seus concorrentes vão ter o 777, que é um avião mais avançado. Enquanto se você comprar o avião A330... é um avião de última tecnologia, muito mais avançado do que o 767 e vai permitir que a TAM se



mantenha competitiva por muitos anos”. Isto é trabalho de economista: fazer essas comparações.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor recebeu algum pagamento por essa intermediação com a Airbus, com a TAM?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu não fiz intermediação. Eu só conversei com ele. Eu não fui lá vender aviões para ele. Eu conversei...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem conhecimento se alguém do Governo esteve lá na empresa que o senhor representa, na Airbus, em Toulouse, na França, para tratar de alguma coisa sobre o avião...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Sobre que avião, especificamente?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... sobre compra... O avião presidencial.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Olha, como eu falei anteriormente, eu não tive nenhum contato com a evolução dessa venda.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não soube.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. Eu só soube que a venda tinha sido feita depois que ela já estava completada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah! O senhor só soube pela imprensa?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. Não foi pela imprensa. Eu fui comunicado pela Airbus de que o avião tinha sido vendido. Mas depois de...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Depois de efetuado o...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - ... depois de fechado o negócio.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Depois de fechado o negócio.

Eu estou com o meu tempo livre para quem pediu um aparte. Se alguém quiser perguntar alguma coisa mais. O Relator, se quiser complementar, porque eu sei que o Relator ainda tem algumas colocações...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não, o tempo já está esgotado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. encerrou as suas perguntas?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Encerrou.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu fui bastante generoso com V.Exa. Queria realçar isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah! Muito obrigado, Sr. Presidente. Gostaria de agradecer a sua generosidade, como sempre, muito firme.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Primeiro orador inscrito, então, após a...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Muito obrigado. Estou satisfeito, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - ... seria o Deputado Ivan Valente.

V.Exa. dispõe de 10 minutos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, Dr. Mário Sampaio, em primeiro lugar, o meu interesse aqui é o seguinte: às perguntas que interessariam, da Airbus, o senhor até agora não respondeu, nem tem condições, talvez. Mas eu gostaria de saber o seguinte: que tipo de trabalho, exatamente, a sua empresa e o senhor fazem? É que eu não entendi. Ainda não entendi.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Bom, durante esses 35 anos, o que nós sempre fizemos...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu queria que o senhor fosse bem objetivo porque o meu tempo é curto.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Pois não. O Deputado Vic até citou algumas das atuações da nossa empresa. O que nós fazemos... é um escritório que era exclusivamente de consultoria econômica, que, na área de aviação, fez projetos de criação de empresa e acompanhamento econômico durante a vida delas. Então, nós fazíamos o que se chama hoje em dia o *business plan*. Quer dizer, são projetos de viabilidade econômica, estudando os custos da aeronave; estudando as rotas a serem operadas; estudando os horários a serem operados; estudando a concorrência; estudando e fazendo um *cash-flow* final da empresa, dentro daquele projeto.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas o senhor falou que faz também assessoria de imprensa.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Bom, eu tive, durante alguns anos, uma coluna de aviação sobre a parte econômica, justamente um pouco a parte técnica, no *Jornal do Brasil*. Essa coluna terminou há 12 anos: em 1995. Nessa ocasião, eu comecei a ter contatos... Quer dizer, essa coluna durou bastante tempo, e eu fiz muitos contatos na área de imprensa nessa ocasião. Por isso, fui chamado... a Airbus precisava, no Brasil, de uma pessoa que tivesse conhecimentos básicos do mercado de aviação e que falasse pelo menos 4 idiomas, além do Português. E eles fizeram uma entrevista comigo...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Isso tem 11 anos?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Onze anos. Eu comecei...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E que tipo de contrato a Airbus fez com o senhor, que eu não entendi?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Fez esse contrato de comunicação, em que, de tempos em tempos, eu faço atualizações de análises das empresas, para que a empresa se atualize... porque um vendedor vem ao Brasil e vai diretamente a uma empresa. Mas eles querem, às vezes, ter uma visão mais larga do mercado local.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E o senhor é intermediário. O senhor intermedeia.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. Eu não faço intermediação. Eu faço um estudo, mostrando como está evoluindo...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sim. Agora, o que eu quero saber é o seguinte... Veja: eu já entendi, agora, o que o senhor faz. Agora, eu quero entender a segunda parte. Acontece um acidente gravíssimo; quase 200 mortos; logicamente, estão se pesquisando as causas do acidente; é grave. A Airbus é a construtora da aeronave; a TAM é a dona da aeronave; e está se discutindo isso aqui, nesta CPI. O que o senhor tem a aportar sobre esse tema na imprensa? Isso é o que eu não entendo.



O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Bom, o que eu transferi para a imprensa...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor é um assessor intermediário para estudos de mercado, vendas e tal, mas o senhor apareceu como o homem que falava pela Airbus no Brasil. O senhor foi consultar a Airbus por *e-mail*, se o aeroporto era grande ou pequeno.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Exatamente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não era o caso de a Airbus, então, mandar um representante? O senhor fazia esse papel?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. O que acontece é o seguinte: foram perguntas sempre feitas por jornalistas, e que eu transmiti para a Airbus. Recebi as informações...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas por que os jornalistas procuraram o senhor?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Por quê?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Porque eles sabiam que eu fazia a assessoria de imprensa da Airbus. Eu tenho contato com vários jornalistas, permanentemente, e esse contato torna meu nome conhecido entre eles, naturalmente. Se o trabalho é de consultoria de imprensa, o senhor tem de saber que eu tenho de ter contato com jornalistas para informá-los permanentemente, porque hoje nós estamos numa crise...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu sei. Mas, no caso desse acidente, o senhor, como assessor de imprensa da TAM...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Da Airbus.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - ... da Airbus, como a empresa é a consultora, para responder a essas questões, o senhor não devia ter convocado ou dito à Direção da Airbus, na França, que deveria ter alguém que entendesse tecnicamente para estar respondendo a problemas? Eu não entendi. O senhor foi trocando *e-mails*! O senhor está sentado aí, numa cadeira de CPI; gente querendo pedir quebra de sigilo bancário... O que o senhor está fazendo aí?



O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Um minuto. Eu tenho... Primeiro, eu estou aqui convocado pela CPI. Eu fui convocado... quando eu fui convocado, eu expliquei que... eu fui convocado como representante da Airbus. Eu expliquei que não era representante da Airbus; que eu sou consultor para a área de imprensa da Airbus. Agora, o que ocorreu? Os jornalistas sempre recorrem à pessoa de assessoria de imprensa. E faziam perguntas que, muitas vezes, eu não sabia responder; telefonavam, perguntavam; em outras ocasiões, eu sabia alguns aspectos da resposta, pela minha experiência nesses 35 anos com transporte aéreo, e transmitia as respostas recebidas. As respostas que eu transmiti eram sempre as recebidas de Toulouse, que eu retransmitia.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E é sobre isso que eu quero falar. A Airbus tinha 2 representantes em Washington, na transcrição da caixa-preta. O senhor recebeu algum comunicado da Airbus?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, não. Não recebi. Eu imagino que fossem alguns dos que... Eu não sabia nem que eram 2 em Washington, para lhe falar a verdade. Imagino que fossem alguns dos que vieram a São Paulo na ocasião do acidente. Agora, eu não saberia lhe dar a quantidade nem nada. Mas sabia... tinha lido que tinha um representante em Washington. Li isso na imprensa brasileira. Agora, com relação às notícias, se os assessores... quer dizer, se os jornalistas procuram, normalmente, dentro de uma empresa, o assessor de imprensa, o assessor de imprensa tem de ter uma informação atualizada. Eu, todas as vezes em que não sabia a resposta a dar, telefonava e recebia, ou uma explicação oral, ou por *e-mail*, do assunto a ser tratado.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor me perdoe, mas eu acho que a Airbus, nesse aspecto, é de uma negligência absoluta. Ora, tem um avião com 200 cadáveres aí, e vocês ficam trocando *e-mails* e telefonemas orais?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. Para desfazer dúvidas...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu não estou entendendo, sinceramente. É lamentável isso!

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Bom, eu acho que o problema de comunicação de imprensa... todo comunicador de imprensa tem uma



limitação, na questão de extensão de conhecimento técnico, porque ele é preparado para lidar com os jornalistas, mas o seu conhecimento técnico tem de ter certa limitação. Eu procurei sempre me informar o máximo que eu pude diretamente com a Airbus.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor trabalha só para a Airbus, a sua empresa?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. No momento, não. Temos um outro cliente também, que não é...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Quais são os outros clientes?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É uma companhia de *leasing* também que nos contratou recentemente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Brasileira?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, estrangeira, que está no... Quer dizer, eu até não posso dizer que está contratada porque ainda está em andamento o contrato. Mas está em andamento.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Esses técnicos que o senhor encontrou no hotel, técnicos da Airbus, vieram especificamente para analisar a situação dos destroços lá em Congonhas, né? Para isso que eles vieram?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eles vieram para acompanhar as autoridades brasileiras que estão fazendo a investigação.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, eles estão no Brasil para analisar...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Como eu disse anteriormente, eu não tenho certeza se, no momento, existem técnicos no Brasil ou não. Quando eu os encontrei, estavam todos no Brasil.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, eu vou fazer uma nova afirmação ao senhor. Veja: já debaixo dessa situação, o senhor, como assessor, ou a sua empresa, como assessoria de imprensa, tem trocado alguns *e-mails* sobre o tamanho da pista de Congonhas, que são coisas que estão aí corriqueiramente na mídia e tal. Agora, o senhor encontra também os técnicos da TAM... da Airbus, aqui, que vieram trabalhar, parece-me, com o pessoal do CENIPA, certo? Para ajudar nas investigações. E o senhor não é notificado. Então, o senhor não é...



O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, eu fui... Espere 1 minutinho. Eu fui informado... Aliás, a informação é um *press release* da Airbus, que, quando ela soube do acidente, ela disse que estava mandando uma equipe de técnicos para o Brasil. Eu sabia que eles iam chegar, mas não sabia onde iam ficar e coisas desse gênero. Agora, está no *press release*... Eu fui informado pelo *press release* de que viria uma equipe para o Brasil.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu sei. Mas essa equipe não quer fornecer ao senhor, para assumir publicamente, para a sociedade brasileira, a responsabilidade da companhia Airbus. O senhor falou para a imprensa como representante da Airbus.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. Eu sempre... O senhor me desculpe. Eu concordo que diversas vezes saiu escrito "representante".

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Isso.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - E, em todas as vezes em que eu fui procurado...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E o senhor não desmentiu nenhuma vez, no diz seguinte!

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Espera um minutinho. Todas as vezes em que me perguntavam se eu era representante, eu dizia que era consultor da Airbus. E uma outra coisa: nas ocasiões em que saiu e que me repetiram, eu disse: "Olha, não sou representante". Nunca afirmei isso, e foi uma situação equivocada de alguns membros da imprensa. Agora, eu sempre... Acabei de deixar aqui um *press release* típico emitido, sempre dizendo que... consultor da Airbus. Nunca falando que é representante.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Agora eu vou lhe fazer uma última pergunta, que é a seguinte: nós estamos há 20 dias do acidente da TAM, e não veio nenhum funcionário graduado da Airbus até hoje para o Brasil?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É... só esses membros...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Nem o senhor convocou...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - ... só esses membros...
Eu não sou funcionário da Airbus...



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Só técnicos?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Só técnicos, para acompanhar a investigação.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Nenhum funcionário graduado da Airbus veio ao País ainda para falar em nome da Airbus?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, que eu tenha conhecimento... Não, para falar em torno da Airbus, que eu tenha conhecimento, não. E eu acho que aí, eu sei, porque eu teria sabido, porque eu não tenho contato...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Deveria saber.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É. Deixe eu dizer uma coisa: eu não tenho contato, eu não sou informado sobre aspectos técnicos de manutenção, de operações, dessas coisas. Mas, quando vem algum diretor de vendas, por exemplo, eu sou informado de que ele está vindo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É só isso, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Ivan Valente.

Antes de passar para o próximo orador inscrito, vou prestar 2 esclarecimentos que o meu dever de ofício me faz fazê-lo. Os 2 advogados que são representantes da Airbus vieram conversar comigo aqui: o Sr. João Batista Lira Rodrigues Júnior, OAB/DF-15180; o Sr. João Geraldo Piquet Carneiro, OAB/DF-800-A.

Eles declararam que não são advogados, não estão assistindo ao depoente. Primeira informação.

Segunda informação: são advogados contratados pela Airbus após o acidente, para todo o acompanhamento do processo de acidente, da parte legal com relação a isso. Ofereceram-nos a presença de alguém da Airbus que, combinamos previamente que até segunda-feira me informam o nome para que seja feito um requerimento de autoria da Relatoria para essa convocação, para se dar a oitiva na próxima quinta-feira. Eu solicitei que, além da pessoa que eles estavam sugerindo, que viesse alguém técnico, porque não adianta só vir alguém aqui falar de venda ou de comercialização.

Também transmitiu uma posição da Airbus com que, particularmente, eu não concordo. Mas, obviamente, depois a Comissão pode refletir. Transmitindo que, se a



Comissão quiser enviar qualquer representante à Airbus para conversar com qualquer técnico, o convite está feito pela Airbus.

Então, eu estou transmitindo a V.Exas...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Os advogados são graduados, para tomar uma decisão dessa...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Hã? Não, eu disse que eu, particularmente...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não, mas eu estou falando que eles convidaram a Comissão para ir à Airbus, é isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Estão convidando a Comissão...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Isso mostra que eles têm um poder de fogo aí, ou já estão orientados para isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não. Não sei. Eu estou transmitindo o que me falou; não estou exercendo qualquer tipo... eu não estou exercendo qualquer tipo de prejulgamento nem análise nem avaliação. Estou transmitindo *ipsis litteris* as informações prestadas por eles aqui. E estou trazendo claramente e democraticamente para o conhecimento de toda a Comissão.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Só para entender, Sr. Presidente: é que ele disse que os advogados estavam acompanhando por sugestão...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não. Eles não estão assistindo ao depoente.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não estão?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Foram muito claros comigo. Estão aqui como contratados da Airbus, contratados por um período de cerca de 10 dias, para acompanhamento de todo o processo envolvendo o acidente. Então, vieram acompanhar a oitiva; não como assistentes do depoente.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é. Mas aí já há uma contradição com o depoente, que disse que a Airbus tem uma empresa de advocacia e que tem ramificações no Brasil e que assiste à Airbus.



O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu disse que a Airbus tem uma empresa de advocacia com correspondentes no Brasil e que está assistindo ao caso no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Bom, feitas essas explicações, passo a palavra ao próximo orador inscrito, Deputado Carlos Willian. V.Exa. dispõe de 10 minutos.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, em primeiro lugar, queria me solidarizar com V.Exa. pela forma veemente com que o senhor defendeu os membros desta Comissão, em referência ao que eu considero desastroso: o comentário do Senador Demostenes Torres, porque, enquanto nós estávamos aqui trabalhando no recesso, ele estava esquiando em Bariloche. Então, eu acredito que a nossa responsabilidade com os trabalhos parlamentares, em dar uma satisfação para a comunidade, é muito maior do que a responsabilidade dele.

Em outro lugar, gostaria de saber do Sr. Mário José Bittencourt... primeiro porque eu não concordo, como advogado, na condição dos meus nobres colegas advogados, que apenas 10 dias contratados, que estão aqui apenas... não como assistentes, mas como... assistindo. Não estão assistindo ao senhor como cliente, mas estão assistindo a esses depoimentos. E, com 10 dias apenas, eles se comprometerem a trazer aqui o responsável da empresa para prestar depoimento. Por que já não o fizeram antes? Por que eles, como advogados, já não tinham feito antes?

E o senhor disse que, por sugestão da Airbus, o senhor trouxe os advogados aqui para poder acompanhá-lo.

Por que a empresa, em vez de sugerir que viessem 2 advogados para ficar na platéia, trouxessem aqui uma pessoa que pudesse falar sobre esse acidente?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Sr. Deputado, eu gostaria de dizer o seguinte: com relação à questão de assistência jurídica, os advogados foram contratados, como eu tinha dito, porque são correspondentes do escritório da Europa e correspondentes... e têm esse trabalho a fazer. Eu acho que eles 2 podem lhe dar informações muito mais detalhadas sobre esse assunto de



consultoria jurídica, de apoio jurídico, do que eu, porque eu os conheci, um deles, hoje, e o outro há poucos dias.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Então, eu fui aconselhado a vir na companhia deles, pela Airbus.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - É, eu entendo a posição do senhor, porque o senhor não vê nada, o senhor não está respondendo a nada, o senhor não está...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu acho...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Só um minutinho. Eu vou questionar, depois as perguntas, depois o senhor responde, se não, o meu tempo extrapola.

Primeiro, o senhor veio acompanhado de 2 advogados; depois, o senhor não os viu; depois, o senhor só viu um...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. Eu nunca disse que não os vi.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - ... depois apareceu mais 1, que são 2. Se eles vieram acompanhando o senhor, o senhor não sabia, só concluindo, que o senhor estava acompanhado por 2 advogados?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu vim para cá acompanhado de 2 advogados, mas logo depois um deles saiu e que retornou mais tarde, tanto que eu olhei daqui e só vi um, e o outro estava na última fila. Então, eu não poderia vê-lo. Não vi, num primeiro momento, tanto que olhei, procurei e falei que era um. Quando ele levantou o braço, na última fila, eu falei que tinha 2.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Tá.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Agora, o que acontece é o seguinte: quando eu fui... cheguei aqui, estava com os 2. Quando eu estava na sala esperando a chamada para esta convocação, eu estava com 1 só deles, e o outro saiu. Eu estava com 1 advogado. No momento em que eu falei, eu achava que só 1 estava aqui presente.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Está o.k.

O senhor tem conhecimento do acidente que aconteceu com o avião da Airbus, vitimando 199 pessoas em São Paulo?



O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Claro que tenho. Todos nós temos.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - O senhor tem?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não só tenho, como me consternou muito.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - O senhor tem conhecimento de que o senhor foi convocado por esta CPI através do Deputado Vic Pires, que fez esse requerimento convocando V.Sa.; e que aqui está escrito um convite que o senhor recebeu, assinado pelo Secretário desta Comissão, que era para o senhor comparecer aqui *“a fim de prestar depoimento sobre os fatos pertinentes ao objeto desta CPI”*?

Eu queria fazer perguntas. O senhor recebeu este ofício. O senhor sabe qual é o objeto desta CPI? O senhor sabe para que é esta CPI? O senhor sabe o que esta CPI está investigando?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Sei perfeitamente. A CPI está procurando ajudar a elucidar os fatos relativos ao acidente aeronáutico do Airbus da TAM. No momento em que eu fui convocado, como eu achei que meu conhecimento era limitado demais para esta CPI e que o que eu pudesse trazer aqui de contribuição era muito limitado, eu telefonei, falei com a Secretária, falei com as pessoas que estavam disponíveis no momento: D. Jaqueline e outros nomes que não me estou lembrando, para explicar: “Eu acho que a minha contribuição é muito pequena”. Ainda ontem, quando me enviaram a passagem, para uma das pessoas que me ligou eu disse: “Eu acho que a minha contribuição vai ser muito pequena”. Ele disse: *“Não. O senhor venha, porque todos que vêm aqui têm alguma contribuição a dar”*. Eu sempre fui muito claro. Fiz um requerimento a esta Casa esclarecendo a minha limitação, dentro desse conhecimento técnico, porque eu não sou nem engenheiro nem piloto. E sempre fui muito claro nas minhas coisas. Eu nunca escondi nem pretendi vir aqui para dizer coisa diferente do que eu poderia dizer. Eu vim aqui convocado e para falar o que eu sei.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Qual o nome da pessoa que o senhor recomenda para que esta CPI possa convocar para vir aqui realmente



contribuir de uma forma mais completa para elucidar esses assuntos da empresa? Qual o nome que o senhor sugere?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Olha, eu posso lhe dizer francamente? Eu pediria 24 horas para lhe dar um nome porque isso tem de ser uma área eminentemente técnica e de operações. Eu acho que o ideal seria um piloto de teste e alguém de manutenção.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Se eu estivesse comprando um avião da Airbus agora, o senhor ia me pedir 24 horas para me dar uma informação técnica do avião?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu não sou o vendedor de aviões da Airbus.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Mas o senhor recomendou ao Presidente da TAM uma larga oferta, para poder...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Sim, numa conversa social na casa dele. Agora, não fui eu... eu não estava... não era eu... quem fez o contato de vendas foi o diretor de vendas; quem fez o contrato de vendas foi o diretor de vendas e um assessor da área de contratos. Eu não fiz esse tipo de contato.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Se o senhor é comunicação social da empresa, a primeira coisa o senhor tem de conhecer a empresa, tem de saber o nome das pessoas da empresa!

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. É uma empresa de 55 mil pessoas! Eu não posso conhecer... Eu vou lá... O ano em que eu fui mais vezes lá foi 6 vezes. Eu não conheço o nome de todas as pessoas que estão na área técnica da empresa. Eu não posso conhecer.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Não é técnico, não. Uma pessoa responsável pela empresa; o gerente operacional da empresa, o diretor operacional da empresa, o diretor de engenharia. O senhor, como comunicador...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. Acontece o seguinte: eu gostaria de dar uma pessoa que pudesse vir aqui e dar a informação correta e definitiva. Agora, eu não posso lhe dar um nome agora, imediatamente,



sobre qual seria a pessoa correta. Eu precisaria consultar a empresa para saber o nome certo. Eu acho que, pelo meu conhecimento, o ideal seria...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - O advogado do senhor não poderia ligar lá e pegar, já que eles se propuseram a trazer um nome? Até o fim do depoimento de V.Sa., o senhor pedir a eles para fazer esse trabalho?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - O senhor advogado acabou de dizer que ele não está me acompanhando aqui, mas que ele assessora a Airbus. Então, eu acho que ele pode dar essa informação ao senhor. Mas eu não posso imediatamente.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - A empresa está acéfala no Brasil, então? Ninguém representa tecnicamente a empresa? Um avião cai, 199 pessoas faleceram... O senhor vem aqui como comunicador social, para uma CPI que está investigando as causas; aqui no requerimento convocam o senhor para falar sobre os acidentes, o senhor faz essas alegações. Aqui são Deputados, não são jornalistas, apesar de que nós temos jornalistas aqui, mas nós estamos aqui como investigadores...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Acontece que, quando eu fui convocado, eu imediatamente expliquei que a minha situação como contratado da Airbus não me dava conhecimento para esclarecer nada. Eu imediatamente fiz um requerimento a esta Casa, e me pediram para mandar por fax também; e eu mandei por fax e por SEDEX. Então, eu sempre fui claro que o meu conhecimento era limitado.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, eu agradeço. E, mais uma vez, não sei se é por problemas técnicos da nossa Comissão... assim como eu disse ontem que esta CPI trancou documentos no cofre que não haveria necessidade de guardar tamanho sigilo, por um disquete que não tem um *software* para poder ler, de novo aqui nós estamos perdendo o nosso tempo. E o nosso tempo é muito precioso. Eu gostaria que esta Presidência e esta Relatoria tomassem as providências cabíveis para que nós não possamos passar mais por esse constrangimento, principalmente por nós estarmos colocando a população brasileira completamente... que já desacredita e muito nas investigações, em passar para ela essa instabilidade.



Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Carlos Willian.

Eu vou pedir aos nossos colegas, se for possível, se não houver discrepância, fazemos a partir de agora em 5 minutos.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não vou cercear porque V.Exa. é o próximo. Só faço um apelo.

Deputado Otavio Leite.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Eu não sou Vic Pires, mas "logo na minha vez"? *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Como eu sei que V.Exa... Só para que a gente veja se termina até as 18h, porque há muitas pessoas com aviões aqui e querem participar. Só por isso.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, a modesta contribuição que trago neste instante nem se refere diretamente ao depoente. É algo que me parece da maior importância, que precisa ser discutido por nós outros e, enfim, avaliado profundamente.

A rigor, na semana passada, nós ficamos perplexos, a sociedade brasileira, com a divulgação de dados que se supunham absolutamente sigilosos, da caixa-preta, em veículos importantes de comunicação do nosso País; informações reservadas que requerem cautela quanto ao seu manuseio etc. Ao mesmo tempo, isso deflagrou um chamamento generalizado da sociedade para que se tomasse alguma providência. Afinal, todos estamos ansiosos para que essas dúvidas sejam dirimidas, e esse trágico acidente seja esclarecido e apurado.

Eu me detive e fiquei, confesso, profundamente preocupado quanto às implicações de natureza jurídica, ao contexto jurídico que envolve o exame de aspectos tão delicados, tão juridicamente preciosos, que estavam sob o nosso exame mais direto, a nossa responsabilidade. Então, procurei, Sr. Presidente, verificar quais são as regras que norteiam o exame dessa matéria. Em casos de acidentes aeronáuticos, como se proceder do ponto de vista da investigação; como devem os dados ser manipulados, enfim. E observei, em primeiro lugar, que faz 61



anos, não de se completarem em poucos dias, que o Brasil firmou... o Brasil passou a ser signatário e veio a promulgar, ou seja, a 61 anos atrás, ao tempo do Presidente Dutra, a Convenção sobre Aviação Civil Internacional. Foi promulgada através do Decreto nº 21.713, em agosto de 1946.

Muito bem. Esse instrumento jurídico que baliza as providências e orientações de todos os signatários, que tinham, àquela altura, aeronaves percorrendo os céus do planeta, ele teve, *a posteriori*, uma série de outros anexos que iam paulatinamente pormenorizando, atualizando, modernizando aquele instrumento legal. E o Anexo 13 é claro, no seu número 5.12, em afirmar que as conversas gravadas, obtidas do *cockpit*, dos diálogos travados entre os pilotos etc. são protegidos por sigilo, sim. As opiniões etc., ali, todos os dados técnicos do vôo, em um instante de apuração, de uma investigação sobre o acidente em si, são protegidos. E o Brasil é signatário. Tem de respeitar esse procedimento.

Não obstante, nós fomos surpreendidos, como disse, pelo vazamento de informações. E ficamos naquele dilema de anteontem, de saber o que fazer diante dessa questão. E fomos mais surpreendidos no dia de hoje, em função da declaração do eminente Senador Demostenes Torres, gratuita e injustamente acusando a Comissão de ter infringido essa regra internacional da qual o Brasil é signatário. S.Exa. se esqueceu de observar o que diz a Constituição da nossa República, no seu art. 58, §3º, que diz que as Comissões Parlamentares de Inquérito terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais. Então, nós temos essa prerrogativa de decidir sobre essa questão.

E o primeiro ponto: o que foi trazido à informação pública naquela reunião foram informações inclusive que já tinham sido vazadas. Os detalhes e informações outras que contêm naquele envelope trazido ao Presidente foram devolvidos ao cofre. Então, cabe a esta CPI o discernimento maior de avaliar o que deve e o que não deve ser trazido ao público. Se houve, sim, um vazamento, esse vazamento foi proveniente de quem detinha a informação. E quem detinha a informação? A Aeronáutica, que é submetida e tutelada pelo Ministério da Defesa, que é um órgão do Governo da República. Então, se alguém infringiu a norma internacional da qual o Brasil é signatário — e tem valor cogente de norma jurídica brasileira *interna corporis*



na nossa soberania, no nosso âmbito —, não fomos nós, não foi esta Casa, não foi esta CPI. Foi alguém que detinha a informação. E quem detinha a informação?

Então, Sr. Presidente, eu acho que nós devemos prosseguir na exata direção, tal qual somos todos imbuídos, de contribuir para solucionar o acidente, para discutir o caos aéreo, enfim, mas nós devemos tomar alguma providência, porque essa questão do vazamento da informação tem nitidamente uma infração típica de uma norma jurídica internacional importantíssima, que traz conseqüências.

Nós ouvimos declarações da Aeronáutica, questionando inclusive esta Casa por ter trazido à baila informações a público. Não, não. Nós temos a proteção da Constituição da República. O discernimento é nosso; a responsabilidade não é nossa. A responsabilidade é deles. A responsabilidade do vazamento de informações é do Governo, é de quem detinha a informação.

Então, esse ponto eu queria que fosse registrado e que fosse objeto de uma discussão profunda na próxima reunião, para saber que providências nós devemos tomar. Sim, nós temos um órgão importante, o CENIPA. Queremos que ele prossiga. Não é simples, é complexo. São 8, 10, 12 meses para se apurarem todos os detalhes minuciosos que envolvem esse trágico acidente. Mas, não, em hipótese nenhuma nós podemos nos silenciar diante de uma acusação injusta, absurda, de que nós estaríamos infringindo as leis, estaríamos enveredando pelo caminho da leviandade e da irresponsabilidade. Pelo contrário: nós fomos até prudentes, mas tínhamos, enfim, a prerrogativa de fazê-lo.

Então, eu acho, Sr. Presidente, que nós, na qualidade de representantes do povo brasileiro no Poder Legislativo, devemos, sim, questionar o Governo, com respeito, mas questionar seriamente, para que providências sejam tomadas, a fim de elucidar: Quem vazou as informações? Quem infringiu as regras internacionais das quais o Brasil é signatário?

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Otavio Leite. V.Exa. não ocupou os 10 minutos; um pouco mais do que os 5; de qualquer maneira, atendeu.



Sou obrigado a lhe dar uma resposta. Em parte, aquilo que V.Exa. já abordou já havia sido por mim abordado aqui, não só em contestação às críticas, de que não vou voltar a falar, mas com relação à legislação.

Eu solicitei da Assessoria da Comissão que, quando nós retornarmos para a oitiva... Aliás, aproveito e anuncio logo, se não acabam Parlamentares indo embora e não sabendo: terça-feira, às 9h da manhã, virá o Coronel Fernando Camargo, Chefe da Investigação; às 14h de terça-feira, virá o Presidente da Pantanal Linhas, de uma forma ou conduzido; ou voluntariamente, ou em condição coercitiva. Na quarta-feira, às 12h, virá o Brigadeiro Juniti Saito. Na quinta-feira, às 9h da manhã, virão os 4 controladores de torre de São Paulo — virão juntos mesmo — que tiveram contato com os pilotos — foram convocados ontem. E, na quarta-feira à tarde, está reservado para o nome da Airbus que nós vamos aprovar o requerimento. Essa seria a agenda da próxima semana.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não. Na quarta-feira, certamente, haverá alguma sessão deliberativa. Há esse compromisso. Vamos ver se o Presidente Marcelo Castro vai estar aqui ou não. Eu não quero anunciar porque aí...

Bom, o segundo ponto: pretendo, na terça-feira, durante a reunião com o Coronel Fernando Camargo, antes do início dela, que o parecer da Consultoria esteja à disposição de todos os Srs. Parlamentares. E, a partir daí, V.Exa. terá respondida parte dos seus questionamentos.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, quero passar às mãos de V.Exa. os documentos que eu levantei sobre essa matéria.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - E que o seguinte... Bom, o Relator me alerta para que eu faça uma solicitação à imprensa, que, quando fale de vazamento, fale que não foi daqui que vazou. E, efetivamente, ficou comprovado que não foi daqui que vazou. Os dados voltaram para o cofre imediatamente ao fim da sessão reservada de ontem e lá continuam. De lá sairão na terça-feira, às 9 horas da manhã, na hora da oitiva do Coronel Fernando Camargo e da apreciação desses dados nessa reunião, com a presença e o testemunho da imprensa na retirada dos dados. E a decisão se a reunião será reservada ou aberta tomaremos



na hora, pelos Parlamentares presentes, na forma regimental e mediante o conhecimento do parecer da consultoria, que tem esse prazo para entregar. Então, mais prudência do que isso é impossível esta Comissão ter.

Então, estou deixando clara e publicamente, e digo que ainda existem... Além dos dados da caixa-preta, há lá, que não foi aberto ainda, e continua lacrado, o áudio das conversas entre os controladores e os pilotos na hora do acidente. E esse áudio nós vamos abrir na própria terça-feira.

Então, estou dando esses esclarecimentos para que não fiquem os vazamentos, inclusive, de atitudes que esta Comissão vai tomar. Espero ter satisfeito o Deputado Otavio Leite. O próximo orador inscrito, por cessão de espaço, Deputado Miguel Martini, por cessão da Deputada Luciana Genro.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Muito obrigado, Sr. Presidente. Gostaria de perguntar e, pelo que eu entendi, Sr. Mário José de Bittencourt, o senhor foi consultor da TAM?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Foi, até mil novecentos... Olha, eu não posso precisar o ano, mas, mais ou menos, 1983, 84.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor foi consultor no mesmo tempo ou... O senhor disse que o Sr. Joseph Barat...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, não, não. Eu o conheci na TAM, numa visita à TAM. Ele foi consultor da TAM num período muito mais recente que eu. Eu fui consultor da TAM...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor não sabe mais ou menos quando...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Sinceramente, eu não posso lhe dizer há quantos anos atrás, mas há uns 3 anos, alguma coisa assim. Eu não sei dizer há quantos anos, mas foi num período bem recente, que eu fui fazer uma visita lá à TAM, visitei, inclusive, o Sr. Marco Bologna, e me apresentou a ele na ocasião.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - A primeira estranheza que nós temos na CPI — e deixo isso aqui registrado — é que um ex-consultor da TAM vira diretor na ANAC, que tem que fiscalizar a TAM e outras empresas também.

O que os técnicos da Airbus vieram fazer no Brasil?



O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - O que eu fui informado, e que, aliás, é claro, num *press release* foi distribuído no dia do acidente, eles vieram porque eles têm experiência de acidentes e conhecimento específico do avião e de outros acidentes com esse tipo de avião. Então, vieram para assessorar a comissão de investigação brasileira. A comissão de investigação é formada só por técnicos brasileiros, mas eles vêm para trazer o conhecimento deles, trazer o *know-how* técnico que eles têm de situações.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Agora, não é estranho para o senhor, que, nesse ramo de aviação, há muito tempo, o senhor está militando, 30 anos, o senhor disse, mais ou menos... Qual o trabalho que o senhor faz há 30 anos?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Há 35 anos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Há 35, qual é o trabalho mesmo?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É de consultoria de transporte aéreo, consultoria econômica de transporte aéreo, mas também, depois, desenvolvi essa área de assessoria de imprensa.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é, não é estranho que alguém que seja até capaz de convencer o presidente de uma empresa, até pelos laços de amizade, que deveriam comprar esse equipamento e não aquele... Significa que o senhor está interessado e construiu junto ao Presidente da TAM uma boa imagem da Airbus, uma boa imagem do equipamento. Não é estranho que, num acidente desse, em que o nome da empresa Airbus esteja em jogo, o senhor, como encarregado, consultor de comunicação, precise dar um telefonema e solicitar, via *fax*, uma informação quase que insignificante a respeito de um reverso de uma aeronave? Ou seja, a Airbus não está interessada no mercado brasileiro, a imagem dela pode ficar degradada aqui no Brasil, e o senhor, como consultor e responsável por cuidar dessa imagem, não está interessado em trazer técnicos que possam subsidiar a defesa que o senhor vai fazer dessa empresa?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Primeiro, eu não fui... Eu fui encarregado somente de manter a comunicação com a empresa, com a imprensa e, durante esse período...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é, mas é com a imprensa mesmo, é pela imprensa que a imagem vai ficar desgastada, já está desgastada.



O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - E, nesse período, eu só poderia dar informações que tivessem fundamento técnico e que estivessem aprovadas pela Airbus. Então, todas as vezes eu me comuniquei com a Airbus. Agora, eu não posso responder...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas a informação que o senhor está dando aí é que alguém lhe pergunta, o senhor pega o telefone e liga para lá. Aí alguém de lá manda um *e-mail* dizendo isso, 2 linhas, 3 linhas. Aí outra pergunta, novamente outra resposta. Quer dizer, isso é coisa de boteco, é coisa de empresa de fundo de quintal. Não é de empresa Airbus, que tem preocupação com a imagem no mundo inteiro. Tudo o que nós estamos falando aqui está indo para o mundo inteiro via Internet.

Quer dizer, uma Airbus, ela teria... Não é possível que ela não tenha mandado técnicos para cá, para estarem permanentemente em contato com o senhor, para darem subsídio para quem está encarregado de cuidar da comunicação da empresa poder passar uma imagem que desfaça qualquer equívoco de que é uma má empresa, que é uma aeronave ruim, que é um equipamento ruim, que não dá segurança no vôo.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Com relação á segurança de vôo, eu gostaria de dizer que a Airbus já vendeu 5.320 aviões da família A320.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Ou seja, o Brasil não tem importância nenhuma?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, tem muita importância. É o maior mercado da América Latina e (*ininteligível*)...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Já vendeu 5 mil, não tem importância vender mais 20, 30.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, no Brasil existem hoje 86 aviões da Airbus voando, e a Airbus...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Isso não tem importância, porque já vendeu 5 mil.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Tem muita importância, porque é um dos maiores mercados em crescimento no mundo.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E como tem importância, se eles não mandam ninguém para cá para fazer as defesas da Airbus?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - O que acontece é o seguinte, nos contatos com a imprensa, como eu expliquei anteriormente, eu tenho que dar informações precisas, e, para dar informações precisas, eu me comunico com eles por telefone ou por *e-mail*...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas isso é coisa de empresa de fundo de quintal.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não é. Os meios de comunicação...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É, porque deveria ter um grupo de assessoria que estivesse acompanhando o senhor, para o senhor ter todas essas informações a tempo e a hora, para desfazer qualquer... Agora, eu vou telefonar para lá? Não dá para entender. Ou a Airbus é mesmo incompetente ou tem alguma coisa que o senhor não está informando a esta CPI.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, todas as informações que eu tenho eu informei à CPI. Agora, algumas vezes eu sou perguntado por jornalistas sobre fatos que eu não conheço a resposta e tenho que me informar corretamente. Eu só posso dar informações baseado em informações corretas.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu não estou negando isso. Eu não estou entendendo é por que a Airbus não mandou gente competente para deixar ao lado do senhor, dar subsídio para o senhor passar para imprensa. O senhor precisa de dar um telefonema para perguntar se uma turbina, com o reverso pinado, que problema que dá. Aí ele manda um *e-mail*. Aí, depois, o senhor faz a segunda pergunta: qual o tamanho da pista? Aí ele manda um outro *e-mail*. Não é crível isso. Tem alguma coisa falhando nesse processo. Ou a Airbus é realmente uma empresa que está pouco se importando com o mercado brasileiro, e até com o mercado latino-americano.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Bom, eu não concordo que ela esteja pouco se importando, mas acho que a sua questão de trazer um



técnico foi pedida, foi transmitida aos advogados da Airbus, e eu acho que eles vão tomar uma providência nesse sentido.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas se o senhor não sabe nem... Os técnicos que estavam aqui — o senhor disse, parece, que eram 7 — disseram para o senhor: *“Olha, sai de perto de mim, porque o senhor está encarregado da comunicação, e nós vamos cuidar de outras coisas”*. Tipo assim: o senhor não pode saber o que nós vamos tratar na questão técnica.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu vou lhe explicar por quê.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Essa foi a impressão que o senhor passou. É isso mesmo?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Foi isso mesmo. Eu vou lhe explicar por quê. Porque eles são protegidos por um Anexo 13 da ICAO, que não permite dar informações para a imprensa durante o período de apuração do acidente. Embora eles não sejam da comissão de investigação brasileira, eles estão dando assessoria a essa comissão.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O.k. Já entendi, eles são encarregados da investigação. Então, eles não são as pessoas que vão assessorar o senhor. Essas pessoas que vão defender a imagem da empresa devem ser diretores ou técnicos encarregados dessa área, para contrapor as informações duvidosas que a imprensa possa soltar e que venham prejudicar a imagem da empresa. E isso não tem? A Airbus não cuidou disso? O senhor não pediu ou não precisa?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Olha, todas as informações que a imprensa tem me feito eu tenho conseguido as respostas.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Por telefone, igual a uma empresa de fundo de quintal.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, todas as informações que eu não souber, eu telefono ou me comunico por *e-mail*, porque eu não posso dar informações erradas. Então, eu procuro ter uma resposta correta.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então, está bem. Eu vou até encerrar, não vou perguntar mais nada, Presidente. Mas fica muito claro aqui: ou a



Airbus é muito incompetente, não está preocupada em defender a imagem da sua empresa, das suas aeronaves, ou, então, contratou a pessoa errada, ou, então, não quer revelar a verdade a respeito dos fatos.

Tem algumas dessas premissas que eu estou levantando aqui que ficam no ar, que não estão respondidas, porque, se o senhor diz que não está preparado para responder; a Airbus não manda ninguém para lhe dar essa informação; o senhor precisa telefonar a cada pergunta que lhe fazem; os técnicos vêm para cá somente para questão investigativa, para cumprir determinação legal, que não podem falar; não vêm outros para cá para defender a imagem da empresa, eu posso supor que voar numa aeronave da Airbus é realmente perigoso.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Bom, eu acho que não é o caso, porque os índices de segurança dos aviões da Airbus são muito bons. Agora, com relação ao apoio de comunicação, cada um examina como quiser.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Miguel Martini. Antes de passar a palavra para o próximo orador inscrito, o Dr. Ubiali, eu recebi um *e-mail*, eu, como Parlamentar, recebi um *e-mail* aqui e eu vou ser obrigado a interromper e fazer eu mesmo uma pergunta e passar esse *e-mail* aqui para que seja esclarecido pelo depoente. Diz o *e-mail* — eu não vou detalhar quem é, vou preservar, enfim: *“Vendo o depoimento do senhor consultor de comunicação da Airbus no Brasil, notei que um fato importante deixou de ser mencionado pelo depoente. A Airbus é uma das empresas do grupo EADS, e esta é representada no Brasil pela EADS Brasil Ltda. EADS quer dizer European Aerospace and Defence Systems. É a empresa que detém o controle acionário da Airbus e é uma das maiores empresas do setor aeroespacial no mundo, e que também detém ações da HELIBRAS e da EMBRAER. Ainda tem negócios em sistemas embarcados com a IMBEL, através de outra das suas subsidiárias, chamada Astrium. A EADS N.V. tem ainda escritórios no Chile, no México, e seu Vice-Presidente chama-se Christian Gras. O Diretor da EADS Brasil é o Sr. Eduardo Marson Ferreira. Assisti recentemente a uma palestra desse último senhor sobre as últimas vendas da Airbus no Brasil. Portanto, acredito que esse último possa ajudá-lo a identificar...”* E me passa os dados todos de como...



O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - O Deputado Vic me perguntou exatamente o que era EADS, e eu expliquei que era a companhia *holding* da Airbus. Agora... Expliquei aqui, eu falei aqui que era a companhia *holding*...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas o senhor não disse que ela estava representada no Brasil e que as vendas da Airbus eram faladas por ela.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Ninguém me... O Sr. Eduardo Marson não é encarregado direto das vendas da Airbus. Quem faz as vendas da Airbus é um diretor de vendas da Airbus no Brasil. O Sr. Eduardo Marson é encarregado da EADS e dos contratos diretos da EADS. Agora, com relação à Airbus...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Então, a EADS, ela tem escritório no Brasil...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Tem escritório em São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Ela recebe pessoas da Airbus no Brasil, provavelmente, ela mantém pessoas que trabalham para a Airbus dentro dos seus escritórios. Tem esse tipo de relacionamento?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - A EADS recebe visitas de pessoas da Airbus, claro, é lógico, pois, se ela é controladora da Airbus, recebe. Agora, as pessoas que fazem venda da Airbus, fazem de forma independente. E a responsabilidade sobre esse caso não seria de nenhum desses senhores que trabalham na EADS no Brasil, que eu conheço alguns, e outros não conheço. Agora, eu acho que, para instruir esta Comissão, para que esta Comissão tenha a resposta que deseja, assim como já chamou, na minha opinião, a pessoa errada no meu caso, não adianta chamar também uma pessoa da EADS. Tem que chamar uma pessoa da Airbus, gabaritada e com conhecimento para dar essas respostas exatas que a Comissão precisa. Eu acho que chamar a EADS seria mais uma vez chamar uma pessoa que não está diretamente ligada ao fato.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dr. Ubiali. Depois eu continuo.



O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, muito obrigado. Srs. Deputados, Sr. Mário Sampaio, o senhor disse que nós devemos convocar uma pessoa da Airbus para que venha e nos dê esclarecimento. O senhor poderia sugerir o nome dessa pessoa?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Olha, posso lhe dizer francamente? Já me fizeram essa pergunta no início desta sessão.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sim.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu gostaria de lhe dar um nome agora. Eu sugeri que fosse uma pessoa, piloto de teste, porque tem todo o conhecimento de pilotagem das aeronaves, e uma pessoa da área de engenharia. Agora, neste momento, eu já me propus a dar nomes, mas não posso dar neste momento. Os advogados aqui presentes, contratados pela Airbus, também já se propuseram a dar uma resposta à sua pergunta. Eu não posso lhe dar porque eu não sei o nome da pessoa a ser indicada nesse caso. Agora, acho importante que o senhor se dirija nesse caso ao advogado também, aos advogados, que têm esse contato e estão habilitados a lhe dar um nome definitivo. Eu, sinceramente, não tenho um nome a lhe dar neste momento e acho que esse contato com a EADS, o que foi citado aqui, só citou mais nomes que não estão diretamente ligados a essa questão. O fato de a EADS ser ligado à Airbus, o Deputado Vic perguntou e foi amplamente respondido e eu disse: é uma companhia *holding* e a companhia que controla a Airbus, é o único acionista da Airbus. Agora, a EADS tem outras empresas, como foi citado aqui: a HELIBRAS, Eurocopter e tudo mais. Agora, um assunto que foi tratado nesse *e-mail* e que não é correto é que o Sr. Eduardo Marson trate das vendas da Airbus. Ele pode dar entrevistas falando dos negócios da EADS, englobando o negócio da Airbus, mas todas as vendas da Airbus são feitas diretamente pelo diretor de vendas da Airbus, que vem corriqueiramente ao Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Só interrompendo, Dr. Ubiali, o seu contrato é com a Airbus ou é com a EADS?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - O meu contrato é com a Airbus.



O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - O senhor, que tem uma consultoria econômica de transporte aéreo, o senhor por acaso teria informação sobre acidentes ou incidentes com Airbus desse modelo nos últimos 5 anos?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Olha, eu vou ser sincero. Quando houve esse acidente, que foi um choque muito grande para todos, eu imagino, eu tive, em seguida, notícias na imprensa sobre os acidentes nas Filipinas e em Taiwan. E procurei me informar, e me disseram que, como a investigação do acidente brasileiro não está terminada, eles não podem fazer uma correlação com os acidentes, mas tinha indícios de similaridade.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sim. E é muito freqüente... O senhor perguntou na Airbus se eram freqüentes outros incidentes, não dessa monta, mas que pudessem preocupar a empresa sobre...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Olha, eu posso falar de uma maneira global sobre os acidentes da Airbus. Se uma empresa que está em concorrência no mundo inteiro tivesse um índice de acidente acima da média, os compradores certamente não se interessariam pelos aviões, porque, quando uma empresa avalia um avião, ela leva em consideração os lados econômicos, os lados de desempenho e os lados de segurança. Se um avião apresentar um índice de segurança ruim, ninguém se interessa por ele, e eu acho que as vendas do... Hoje em dia existem, como eu falei, 5.320 aviões vendidos e 2 mil ainda para ser... Três mil e duzentos foram entregues, quer dizer, estão voando no mundo inteiro, e 2 mil vão ser entregues ainda. Eu acho que as grandes empresas aéreas do mundo têm uma capacitação técnica suficiente para avaliar e conhecer esses detalhes todos e não comprariam um avião desse tipo se o índice de segurança desse avião fosse pior do que o dos concorrentes. Eu acho que uma empresa como a Air France, como a Lufthansa, como a United Airlines, todas operadoras desse avião A320, não teriam esse aviões em suas frotas se considerassem que eles não eram seguros.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - O senhor já ouviu algum comentário que em simuladores eventualmente esse avião, levado ao limite, ele não permite que os pilotos consigam retomar o comando, porque os computadores não permitem isso?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. Deixa eu explicar uma coisa para o senhor. Eu tenho uma... Como eu já falei desde o início, eu tenho



uma limitação técnica, porque eu não sou piloto nem engenheiro, mas eu gostaria de dar certas explicações. Quando saiu esse modelo A320 no mundo, ele foi o primeiro modelo no mundo a voar com os controles chamados *fly-by-wire*, que são comandos eletrônicos, são 5 sistemas de computadores paralelos para atuar nos comandos do avião. Em último caso, se os 5 falharem, o avião pode ser pousado manualmente. Quando esse sistema surgiu, foi o primeiro avião comercial do mundo a ter esse sistema, e havia muitas críticas da concorrência em relação ao sistema, porque falava-se uma porção de comentários que teria havido incidentes e que nunca foram comprovados. Posteriormente, o concorrente principal da Airbus, que é a Boeing, lançou o sistema *fly-by-wire* também e hoje já tem um modelo em produção e um que está iniciando a produção com o sistema *fly-by-wire*. Hoje as críticas que o senhor vê em relação a esse assunto, quer dizer, que havia dificuldades em relação ao comando, ficaram todas para trás. São sempre se referindo a fatos muito antigos, porque eram críticas que surgiam com certeza, com quase toda certeza, da concorrência, mas que hoje emprega a mesma tecnologia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Dr. Ubiali, por favor.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Quero agradecer. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Dr. Ubiali.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Esse tipo... Deixa eu lhe explicar uma coisa aqui que eu queria complementar: esse tipo de conhecimento técnico eu tenho. Eu não tenho... Eu não posso falar sobre alavanca de aceleração em um avião que eu nunca voei nem posso voar porque não sou piloto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Bom, restarão 2 Parlamentares ainda inscritos para falar. Vou pedir que eles se atenham a 5 minutos. Deputado Efraim Filho e, logo em seguida, Deputado Eduardo Valverde. Os outros não estão presentes. Não vou nominar para não parecer que estou expondo que quem se inscreveu está ausente, vou preferir dizer apenas os que restam. Deputados Efraim Filho e Eduardo Valverde.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sr. Presidente, o Sr. Mário Sampaio já deixou bem clara a capacidade que ele tem de responder a questões úteis e



pertinentes à investigação, que parece ser nenhuma, lógico, em virtude da função que ele desempenha, natural. Segundo, também tão pouco acredito que me interessam em particular essas questões fiscais da Airbus, pagamento de impostos, contratos que tão pouco é do meu interesse particular, nesta CPI, desta Comissão.

Então, eu queria utilizar apenas esse tempo para documento que tive acesso também junto com o Deputado Vic Pires Franco, para que possamos repassar pelo menos às mãos do representante da Airbus, para que ele possa pelo menos se prestar a essa função de encaminhar, para que possamos avançar em algumas medidas que se somem na tentativa de evitar novos desastres, para que a Airbus, por exemplo, pense de forma mais concreta nessa questão dos alarmes dos *safety reports*, ou seja, dos *reporters*, das notícias referentes às questões de segurança da aeronave.

Temos aqui em mão um documento que se chama TAM Flight Safety, ou seja, segurança da TAM, documento confidencial, data 27 de julho de 2007, relatórios de perigo sobre operação pista Congonhas, período de 1º de janeiro até 27 de julho de 2007, documento que foi entregue aqui junto com o relatório de perigo do Comandante Brosco. E ele traz com referências alguns exemplos: de janeiro a abril, 4 meses, foram apenas 2 relatos; em maio, começa a crônica de um desastre anunciado. E, para se ter uma idéia, se em 6 meses foram apenas 3 relatos, em 17 dias de julho foram 4 relatos, mais do que em todo primeiro semestre. E ele começa: *“Pouso na pista... Primeiro report, pouso na pista 35-R, molhada, com a aeronave...”* — Airbus, no caso — *“...mais pesada nesta operação, mesmo utilizando recursos de não retardar a redução de motores tocando um pouco antes da marca. Utilizando o reverso e sobrepujando o autobreak, utilizamos muita pista para a parada total da aeronave. Com o novo recapeamento da pista, ela está muito lisa, fazendo com que fique espelhada, porque reduz bastante o coeficiente de atrito, tornado a operação muito mais cuidadosa”*.

Então, a Airbus tem de repensar a *performance* das aeronaves em pista molhada. O fabricante é quem traça essas *performances*. Uma coisa é com a pista seca. Com o Presidente da TAM também discuti o mesmo assunto hoje, que na pista molhada, principalmente com o reverso inoperante, deve-se ter um novo parâmetro de autorização de pistas e de utilização com condições outras.



Aí começa: “3 de julho, pista de Congonhas sem atrito”. É o report. “Gostaria de relatar que no dia 3/7/2007, voo 3537, pousando na pista 35-L, com pista seca, tive dificuldade de frenagem devido a baixo coeficiente de atrito. Dia 16 de julho de 2007, às 11:09 da manhã, pista de Congonhas escorregadia”. É o report. “Durante aproximação e pouso na pista 17-R, Congonhas, a aeronave deslizou por aproximadamente 45 metros ao chegar na marca de mil pés da cabeceira 35-L, com tendência de saída para esquerda, lado onde o Pantanal saiu, pista muito escorregadia, informo, próximo ao ponto de toque da cabeceira 35-L”.

Dezesseis de julho, às 2h, aquele referente à derrapagem do Comandante Brocco. “Após espera de 45 minutos no través, ocasionado por pista impraticável” — impraticável por conta do acidente da Pantanal — “fomos autorizados a prosseguir para pouso na pista 35-R. Após o toque, seguindo o procedimento de frenagem com esforço, obtivemos pouco resultado, devido ao baixo coeficiente de atrito da pista”.

Então, a Airbus tem de repensar sua performance de pouso em pista molhada.

Essa aqui: “Condições de pouso: Durante o pouso na pista 35-L, observei que a mesma estava” — isso dia 16, às 21:45 — “observei que a mesma estava bastante escorregadia, dificultando o controle direcional na aeronave, devido ao baixo atrito, reduzindo sua capacidade de frenagem. A aeronave teve sua trajetória desviada para a lateral esquerda da pista, tendo seu controle direcional mantido através do leme, desarmamos o autobreak e o fizemos manualmente, livrando na intercessão F”, que é a última. “Ressalto que o último terço da pista apresentou-se ainda mais escorregadio e, por último...”. O último dos reporters de julho são 5, segundo esse documento confidencial do Sistema de Segurança da TAM. “Durante o pouso na pista 35-L, Congonhas, com autobreak em médio, notamos forte atuação do antiskid, devido à pista estar bastante escorregadia, embora não estivesse chovendo na hora e há pelo menos 30 minutos na aproximação final, por notar que a pista estava espelhada. E com isso, redobrei a atenção para — 30 metros deve ser e não 30 minutos — “e com isso redobrei a atenção para pousar no touchdown zone. Estava com aproximadamente 58 toneladas, e o pouso ocorreu sem problemas. E após o mesmo a torre nos questionou a respeito das condições de frenagem. Pedi ao co-piloto que reportasse que estava escorregadia, principalmente em seu trecho final.



Relato que seria bastante inseguro pousar ali em condições de chuva — isto era em pista seca — devido às péssimas condições de frenagem e escoamento de água”.

Bem, esses foram os 5 *reporters* de julho, com os demais, Sr. Mário Sampaio, e me reservo a não fazer questionamentos, porque você mesmo já falou que não teria condições de responder questões que fossem úteis.

Então, apenas finalizo, caro Presidente, dizendo e pedindo que esse documento seja no mínimo repassado ao conhecimento da Airbus, para que ela repense a sua forma de atuação e a *performance* da sua aeronave em pista com chuva e com o reverso pinado.

O SR. MÁRIO JOSÉ BITTENCOURT SAMPAIO - Sr. Deputado, eu queria dizer, primeiro, que eu concordo totalmente, que é uma ótima sugestão a ser dada e, que se for encaminhada a mim, eu a encaminharei; se for encaminhada aos advogados, tenho certeza de que eles encaminharão também. Agora, eu quero chamar a atenção sobre uma curiosidade: o senhor, quando se referiu a mim, me chamou de o representante da Airbus.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. MÁRIO JOSÉ BITTENCOURT SAMPAIO - Não, não, o que eu quero dizer é o seguinte: é que, apesar de eu ter esclarecido várias vezes aqui que eu sou consultor para a imprensa da Airbus, o senhor me chamou de representante, assim como a imprensa, apesar de eu repetir várias vezes que eu sou consultor, eles me chamam de representante. Agora, isso é um erro recorrente, porque as pessoas talvez estejam acostumadas com essa terminologia. Então, eu não quero... Claro que eu perdôo o senhor.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Eu reconsidero, eu reconsidero. Lógico. Talvez fosse a expectativa que nós tivéssemos de que um representante da Airbus estivesse presente.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Pois é. Mas eu quero lhe mostrar que esse erro não é um erro... Não foi uma coisa... O senhor não fez de propósito, mas...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Lógico.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - ...o senhor recorreu a uma palavra mais comum.



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Eu entendo.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu acho que isso é que a imprensa tem feito seguidamente comigo, porque ela já foi esclarecida várias vezes que a minha função é de consultor, e várias vezes se refere como representante.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Eu queria apenas...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - E queria agradecer as suas sugestões e a profundidade das mesmas, porque acho muito importante serem transmitidas.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sugestões foram as únicas que eu achei que seriam válidas neste momento fazer, porque perguntas seriam inócuas, estéreis e sem nenhum fundamento.

Presidente, eu queria finalizar a minha participação apenas fazendo uma indagação de procedimento, quando V.Exa. afirmou que na terça-feira há possibilidade de o Coronel Fernando Camargo estar presente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Possibilidade não. Houve a convocação.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - A convocação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não tem convite aqui não. É convocação.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - É, porque ele já foi convocado uma vez e disse que não podia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Aliás, ele estava convocado para ontem. Houve a informação de que ele não poderia vir pelo tempo que ele foi avisado, curto. E eu reconheço que ele estando em São Paulo e ter que chegar aqui no outro dia cedo, com esse caos aéreo que estava, talvez, realmente, tivesse alguma dificuldade. Mas agora há tempo suficiente — eu fui comunicado desde hoje, pela manhã — de estar em Brasília de volta até terça-feira.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Perfeito. Não sei se este é o momento já para sabermos ou nos prepararmos, nós, da Comissão, mas na terça-feira também será aberto o resto dos documentos confidenciais, ou seja, o diálogo entre os pilotos e a torre? Ou ainda vai se reservar para decidir isso?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu já comuniquei aqui, Deputado Efraim, que vou abri-los todos terça-feira. A única coisa que eu fiquei de deliberar é a forma da abertura: se reservada ou não. Isso deliberaremos na terça-feira aqui, antes da abertura, mediante o parecer da Consultoria, que eu determinei que estivesse pronto e disponível para todos os Parlamentares na terça-feira. Então, a decisão nossa será tomada inclusive levando em consideração o parecer da Consultoria Jurídica sobre a questão de ordem do Deputado Otavio Leite.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não, mas a questão do Deputado Otavio Leite é quanto à questão das caixas-pretas. Não é isso? Eu estou perguntando quanto aquela outra — também se não estiver enganado — gravação que existe entre os pilotos e as torres, que não é fruto da caixa-preta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Todos os ofícios da Aeronáutica, com esses que estão guardados no cofre, fazem menção aos mesmos artigos das mesmas convenções. Então, o parecer se aplica a tudo. E nós vamos deliberar, como fizemos democraticamente aqui ontem.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Aguardaremos, Presidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quero só afirmar aqui que eu já estou convencido de que a decisão que nós tomamos aqui em relação às caixas-pretas é perfeitamente legal. O interesse do País e da sociedade está acima das convenções e dos tratados, inclusive como preconiza o próprio tratado, que diz que nós temos essa prerrogativa. Mas mesmo assim eu acho que o Deputado Eduardo Cunha acerta quando faz esse pedido de que tenha um parecer jurídico da nossa Consultoria sobre esta matéria e sobre este tema.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Eu comungo da mesma opinião de V.Exa., Relator. Inclusive, eu acredito que o sigilo é importante nas questões de defesa. Por exemplo, na questão militar, é importante uma investigação sobre o acidente. Agora, nas questões civis, de responsabilidade civil, aí, eu acredito que essa transparência, neste momento, se faz oportuna.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Antes de passar para o último orador inscrito, eu quero, aproveitando que há *quorum* regimental, manter a



convocação permanente do depoente de hoje, se necessário for, diante de algumas contradições.

Então, submeto a V.Exas. a manutenção da convocação, para que possa retornar no momento que esta Comissão entender apropriado.

Os Srs. Parlamentares que concordam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado, com voto contrário do Deputado Efraim.

Último orador inscrito, Deputado Eduardo Valverde.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Presidente, CPI tem um pouquinho desses 3 elementos: tem um pouquinho da pantomima. A pantomima serve para fazer o alarido, fazer o movimento, vender publicações. Os principais meios de comunicação, jornais e revistas apontavam, de imediato, que a pista do Aeroporto de Congonhas causou o acidente. Posteriormente, ao cair, ao ruir essa afirmativa, começaram a culpar o piloto, falha humana, porque piloto não paga publicidade. E companhias aéreas são grandes anunciantes de publicidade nos meios de comunicação. E também tem um pouquinho de ingenuidade. Se nós acharmos que algum representante de uma empresa operadora ou de uma empresa construtora de aviões venha numa CPI e se auto-acuse, coloque de maneira pública, ao público em geral, defeito do processo produtivo ou falha de manutenção, é muita ingenuidade nós pensarmos dessa forma. Todos irão sentar aqui e vão fazer a sua defesa, alegando que não tem nada a ver com o acidente. O acidente é causado pelo Governo, pela crise aérea. Mas também tem na CPI um pouco de seriedade. Eu acho que esse elemento tem que ser predominante. Nem a pantomima, nem a ingenuidade. Acho que a seriedade é a melhor forma de nós levarmos a bom termo a CPI.

Nessa seriedade, nós precisamos apontar algumas visões que estamos já anunciando ou tornando mais visível. Uma dessas visões é no tocante à manutenção das aeronaves no Brasil.

Nós ouvimos aqui, pela parte da manhã, o Sr. Antonio Bologna afirmando que a TAM tem uma das mais adequadas manutenções e padrões internacionais. No entanto, sindicatos de aviários, sindicatos de aeronautas apontam que essa realidade não é a correta. Em face do aumento de procura pela aviação civil no Brasil, as empresas estão atuando na sua capacidade máxima. Em face disso,



deixam de fazer aquilo que é básico para atender a uma demanda crescente. Citando aqui o caso do avião da Pantanal, que derrapou na pista de Congonhas porque os pneus estouram antes de descer. Já estavam estourados. E esse acidente do avião da TAM, pelos elementos que ontem foram anunciados na caixa-preta, aponta uma falha do computador.

Se nós não queremos que outros acidentes iguais a esse venham ocorrer por falha de manutenção, é necessário nos debruçarmos nessa temática: as companhias de aviação no Brasil têm cumprido fielmente o manual de operação do fabricante? Têm buscado fazer as manutenções preventivas e corretivas necessárias para que haja a devida segurança no transporte aéreo no Brasil? Isso, hoje, nos coloca em dúvida.

A outra preocupação: os procedimentos aeronáuticos, os procedimentos estabelecidos pelas companhias construtoras dos aviões estão de acordo com a realidade de cada país: as condições de pouso, tamanho de pista, o ciclo operacional dessas empresas? Será que esses padrões internacionais são uma média internacional? Ou será que não deveria ter adequações de cada país?

Eu vou citar o exemplo daquele acidente da Gol. Se o *transponder* do jato Legacy tivesse um sinal sonoro, certamente o piloto não estaria desavisado e teria ligado o *transponder* e com essa conduta simples teria evitado o acidente. O fato de o *transponder* estar desligado, porque o equipamento não tem um sinal sonoro, causou esse grave acidente que trouxe uma comoção à sociedade brasileira, que acabou vendo chifre em cabeça de porco.

A mesma situação apontada nesse grave acidente, eu creio, pelos elementos, não vou afirmar isso de maneira categórica, porque sou mais sensato e cauteloso, espero que o CENIPA apure e torne públicas as causas do acidente, mas eu creio, numa análise preliminar, que alguma falha eletromecânica aconteceu dentro do Boeing.

Então, culpar a pista do Aeroporto de Congonhas, culpar o erro humano, na verdade, é desviar a atenção e culpabilizar aqueles que não podem se defender: o piloto, que já está falecido, e a União, o País, o Estado brasileiro, que tem muita dificuldade de fazer uma defesa dentro desse contexto de embate político. Até mesmo para dar uma satisfação às famílias das vítimas da tragédia do vôo 3054,



que, num manifesto, pedem a esta Casa, nos pedem que haja uma seriedade e uma investigação isenta, completa e transparente. Nós sabemos que essas famílias, no calor da emoção, no calor da dor, certamente, fez a sua convicção de valor, a sua compreensão do fato em cima dos elementos que lhe foram dados, ora colocando sobre o Governo a responsabilidade pelo acidente, ora colocando na crise aérea a total responsabilidade pelo ceifamento de quase 200 almas que perderam a vida nesse trágico acidente.

Mas não podemos, no calor da emoção, não podemos, no calor da ingenuidade, não podemos, no calor da pantomima, deixar de aprofundar as investigações em elementos que nos darão condição de fazer um relatório e de fazer um apontamento naquilo que hoje poderá ser o gargalo do transporte aéreo brasileiro, principalmente no aspecto da segurança.

Eu estou ciente de que o crescimento da demanda por transporte aéreo, a falta de um controle efetivo por parte da ANAC vêm permitindo que as companhias de aviação não cumpram os procedimentos de manutenção, não dêem atenção a uma malha aérea que precisa ser um pouco mais racionalizada para evitar o sufoco, para evitar a sobrecarga em determinados aeroportos no Brasil, acarretando risco para pessoas que muitas vezes confiam no sistema, acabam confiando nesse sistema e acabam sendo traídas pelo sistema.

A pergunta que eu faço ao Dr. José Mário: a Airbus, nesses últimos 10 anos, teve 3 acidentes com seus aviões que causaram perda de vidas, acidentes aéreos, queda, literalmente queda. Além desses acidentes lá em Taiwan e nas Filipinas, houve mais 11 acidentes fatais em 10 anos. Obviamente, dentro da quantidade de aviões que a empresa fabrica, 13 em 10 anos seria 1 por ano. Uma estatística pequena, mas, na verdade, aviação é para ter uma estatística zero, porque não há uma segunda chance. O avião cai e morre todo mundo. Não existe uma alternativa à sobrevivência.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Conclua, Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Para concluir, Presidente.

O que a empresa está fazendo para melhorar os procedimentos, para aperfeiçoar o sistema de controle, para aperfeiçoar o controle eletromecânico para



que acidente tal como esse que ocorreu com o Vôo JJ3854 não torne a ocorrer no mundo e no Brasil?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Primeiramente, Deputado, eu acho que a sua pergunta é muito válida e muito pertinente neste momento, porque eu acho que todos nós estamos preocupados — e eu acho que a finalidade desta Comissão é esta — de evitar futuros acidentes. Não é só achar as razões pelas quais ocorreram acidentes no passado, mas utilizar a experiência ganha com esses acidentes para evitar futuros acidentes. O que eu posso dizer sobre isso com relação à Airbus é o seguinte: é que todos esses acidentes são avaliados individualmente e toda vez que — a informação que eu tive —, toda vez que ocorre uma solicitação por uma autoridade aeronáutica ou por empresa aérea há um debate. E se aquilo for bem mostrado, é aceito e modificado. Então, eu acho que na maior infelicidade que já aconteceu na aviação brasileira, que é esse acidente com 200 mortos, a única coisa que nós podemos ter de positivo é tirarmos uma experiência e enviarmos essa experiência à Airbus para que ela modifique os aviões, se algum problema do avião foi, provocou, teve participação nesse acidente. Porque, como o senhor e outras pessoas e todos nós sabemos, nenhum acidente é causado por um fato único. Existe sempre uma seqüência de fatos que leva ao problema final, ao acidente. Então, se um desses fatores for do avião, eu acho que a Airbus tem que ser comunicada e ela tem que se propor a aceitar modificações no projeto ou pelo menos no manual de vôo se for comprovado que houve um problema com o avião. Eu acho é que nós estamos numa fase em que foram... Hoje, eu vi nos jornais publicadas as transcrições de diálogos — que eu não cheguei a ler, porque saí do Rio de Janeiro muito cedo — e uma porção de outras opiniões que eu vi na televisão ontem à noite também. Eu acho é que nós temos que ter uma conclusão final da investigação técnica para termos certeza do que nós estamos falando e termos certeza do que causou esse acidente. E a partir daí, se for um problema do avião, claro que o avião tem que ser modificado, se for um problema do Manual de Vôo, é claro que tem que ser modificado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu tinha, se o senhor me permite, só um questionamento. Esse *site* Aviação Brasil – Rio de Janeiro é seu?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor nunca ouviu falar?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Eu já ouvi falar, mas não tenho nenhuma relação com esse *site*. Eu não tenho nenhum *site*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A sua empresa não tem nada a ver com esse *site*?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, nada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nada.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Olha, eu posso dizer, sinceramente, eu não me lembro ter entrado. Eu posso ter entrado alguma vez, mas não me lembro. Eu sei que ele existe, mas não é um *site* que eu me lembro de ter entrado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não tem nada a ver, o senhor não conhece.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, nada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor já esteve na Avenida Cidade Jardim, naquele prédio Dacon? O senhor esteve alguma vez lá?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Estive. Na sexta-feira — espere um instantinho — na sexta. P senhor me perguntou sobre a EADS.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então. É onde funciona a EADS.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Na sexta-feira do acidente, eu estive lá; eu fiquei a tarde toda lá, porque todo o atendimento de jornalistas, solicitações de jornalistas foi feito de lá.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Foi feito de lá, da EADS.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Do escritório da EADS, no...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor ficou então lá, no escritório da EADS?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Na sexta-feira, após o acidente, eu estava lá.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Depois do acidente. O senhor tratou com quem lá? O senhor foi chamado por alguém lá da EADS?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não foi chamado por esse cidadão, o senhor chamado Eduardo Marson?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, ele não estava lá.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele não estava lá? O Sr. Christian Grass?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Também não estava lá.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele é o quê?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - São diretores. Eu não sei lhe dizer qual o cargo específico, se um é vice-presidente, presidente, o quê que é.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, mas aí o senhor foi bater lá, me desculpe assim, só para eu entender, o senhor foi parar lá como?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, não, porque a Airbus, como eu estava em São Paulo num hotel e não tinha apoio de computador, apoio de telefone, apoio de nada, é sempre mais difícil ficarmos isolados, uma funcionária da Airbus, uma diretora da Airbus entrou em contato com o Sr. Luiz Testa, que era o encarregado pelo escritório. No dia, só tinha ele e duas secretárias lá, no dia que eu estive lá, e ele não é diretor, que eu saiba, pelo menos. Os outros...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Os outros?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - ... estavam fora, estavam viajando, estavam fora do escritório.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor podia repetir o último nome? Luiz...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Luiz Testa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Luiz Testa.



O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Era a única pessoa...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele é o que lá?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Olhe, eu acho que ele não é diretor. Sinceramente, eu não sei.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas ele é funcionário da...

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É funcionário da Airbus, da Airbus não, da EADS.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Que é dona da Airbus.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Que é dona da Airbus.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - É.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Está bom. Muito obrigado. Era isso. Obrigado pela sua presença.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Só espero que esse Testa não seja de ferro. Mas vamos lá. Eu vou perguntar ao Relator se tem algum questionamento mais a fazer antes de eu encerrar e dar esclarecimentos que eu ainda gostaria de dar. Dou o tempo que V.Exa. entender.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, não é questionamento, é só um minuto, Srs. Deputados e Deputadas, que eu queria uma expressão, uma posição, porque eu acho que nós, nesta CPI, estamos fazendo um trabalho sério, um trabalho consistente. Nós, imediatamente depois da ocorrência do acidente envolvendo o avião da TAM, interrompemos o recesso parlamentar. Se olharem estes Deputados que aqui estão, todos vão identificar o cansaço, cansaço inclusive de todos aqueles que se envolveram durante esses últimos 10 dias com esta investigação, sejam eles assessores, os Deputados e os integrantes da imprensa que também acompanharam, durante essas 2 últimas semanas, o trabalho que nós temos realizado para dar uma resposta à sociedade sobre essa tragédia que abalou a todos nós.

E, portanto, eu queria dizer que achei, por essa situação toda, uma falta de consideração da Airbus não ter nos enviado alguém que pudesse responder, não responder a esta CPI ou a estes Deputados, não responder a nós, mas responder à sociedade brasileira, responder ao povo deste País que se utiliza das aeronaves da



Airbus para andar pelo Brasil e que está perplexo com esta tragédia que ao ser aqui investigada...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O Relator me permita um aparte?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... esta tragédia, pode identificar problemas, sim, com a aeronave da Airbus, pode identificar. Eu tenho acompanhado, tenho até pesquisado sobre esse assunto, nobre Presidente, e visto que outros acidentes aconteceram no mundo. Ontem, os veículos de comunicação divulgaram isso também, pelo mesmo problema ou com uma semelhança enorme com esse problema. Então, o mínimo que a Airbus poderia já ter feito é indicado, no Brasil, qual a pessoa que vai dar explicações, que vai resolver, que vai tratar sobre este assunto. Já faz 15 dias.

E eu quero dizer, Dr. Mário, que as suas explicações elas são extremamente vagas, elas não se sustentam em nada, porque a Airbus tem representante no Brasil, ela já contratou advogados, ela tem acreditados na empresa aérea, ela tem, pela informação que aqui chegou, uma empresa que é sua controladora no País. Portanto, esta informação de que ela não possui CGC, que ela não tem representante, que ela não tem pessoas que poderiam responder por ela é completamente inverídica. Ela não se sustenta em nenhuma informação ou nenhuma investigação mais concreta sobre este caso.

Eu quero só fazer este desabafo pela responsabilidade, pelo trabalho sério que nós temos realizado nesta CPI, e já vi que alguns se apressaram a dizer: "Olha, esta CPI...". Acho que nós atiramos naquilo que nós enxergamos, que nós vimos — e está aí em todos os jornais, que inclusive são enganados, porque os jornais botam lá que V.Sa. é representante da Airbus — nós atiramos aonde nós vimos e acertamos naquilo que nós não enxergamos. Mas quero lhe dizer que inclusive são passíveis de investigação as suas relações com a Airbus. As relações que a Airbus mantém no País e coisas dessa natureza, na minha avaliação, precisam inclusive ser investigadas.

Então, quero só resgatar isto aqui, meu companheiro Vic Pires, expressar esta indignação e dizer que este fato de hoje ele não vai nos demover da investigação que nós estamos realizando, da seriedade desta investigação, do nosso compromisso com a verdade, inclusive de buscar na Airbus as pessoas que



terão a responsabilidade de tratar sobre esse tema aqui no Brasil, que não é um tema menor.

Se a Airbus, que é uma multinacional, acha que pode produzir e reproduzir acidentes pelo mundo e vir aqui no Brasil, acontecer um acidente dessa envergadura e não ter uma pessoa que tenha responsabilidade de responder sobre isso no Brasil, eu acho que ela está muito enganada. Ela pode fazer isso na Europa, na Filipinas, em Taiwan, mas no Brasil, talvez, felizmente, esta Comissão Parlamentar de Inquérito tenha sido criada, constituída, esteja atuando neste momento para poder tratar com seriedade este tema e esta situação.

Então, o mínimo talvez que a Airbus possa fazer, daqui para a frente, os advogados já se pronunciaram aqui, é apresentar, na próxima semana, sentado nesta CPI, tenha que vir de onde tenha que vir, a pessoa responsável por dar as explicações necessárias sobre a aeronave Airbus e sobre o procedimento dessa companhia aérea no nosso País.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Um momentinho, um momentinho. Eu cortei o microfone de todo mundo, e agora eu vou permitir.

Deputado Vic, quer fazer alguma complementação? Eu vou lhe permitir, primeiro.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, Sr. Relator, eu gostaria de parabenizar as palavras do nosso Relator, do meu Relator, às quais eu assino embaixo, junto com ele.

Mas ainda hoje, de repente, eu lembrei que o avião em que a maior autoridade pública deste País voa é um Airbus, o nosso Presidente Lula — nosso Presidente, porque é nosso Presidente; eu sou oposição, mas é o Presidente do Brasil, é o nosso Presidente. Então, mais do que nunca, nós temos que ficar de olho, atentos na manutenção do avião presidencial, que é feito pela TAM, eu fui saber pelo Dr. Mário que é feito pela TAM. Então, é mais um motivo para nós ficarmos atentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Vic. Um minuto para o Deputado Eduardo Valverde, que pediu...



O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Eu queria só reforçar aquela necessidade de vir alguém da Airbus que tivesse conhecimento técnico-operacional dos equipamentos. Se estão fazendo uma investigação que permita compreender e conhecer qualquer problema, qualquer sistema nas condições brasileiras de pouso e decolagem possa falhar, alguém que possa nos dar essa informação. Fora isso, eu creio que é totalmente desnecessário vir aqui alguém da Airbus para falar sobre aviação mundial. Não é isso que nós estamos investigando. Nós estamos investigando se os aviões da Airbus no Brasil, nas condições operacionais do País, atendem aos requisitos de segurança.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado. Vou permitir ao depoente que possa fazer alguma declaração, se assim o quiser, antes de eu fazer alguns comunicados que eu gostaria de fazer.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Bom, eu gostaria de voltar um pouco as declarações, Sr. Relator, esclarecendo o seguinte: eu disse que a Airbus não tem escritório de representação e não tem CGC no Brasil. Ela não tem escritório próprio no Brasil, não tem CGC no Brasil. O Deputado Vic me perguntou pela EADS.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa empresa de São Paulo é da Airbus ou não?

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não. Ela é controladora da Airbus, mas não é o escritório da Airbus. Não é a mesma coisa, é uma companhia *holding*. Ela não faz as vendas da Airbus. A Airbus...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Sa. podia ter informado isso. Dizer que era a empresa controladora da Airbus, que tem..

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Mas o Deputado Vic informou, me perguntou e eu esclareci claramente. O Deputado Vic, não sei se ainda está aí, o senhor me perguntou pela EADS, me perguntou o que era a EADS, qual era a função...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É A dona da Airbus.

O SR. MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - E eu esclareci que era dona da Airbus.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então. Para mim, basta isso. Se é a dona da Airbus, ela tem responsabilidade, tem representante no Brasil, tem CGC, tem tudo, ou não?

O SR MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Mas as vendas são... Mas não é... Um minuto... É uma empresa separada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Foi preciso um procurador do Ministério Público mandar um *fax* para cá para alertar que inclusive o cidadão, esse, faz discursos por aí em nome da Airbus. O cidadão, esse que é da EADS.

O SR MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - A EADS tem vendas de helicópteros, de aviões militares, de mísseis, e ela é controladora da Airbus. No Brasil, a Airbus normalmente não utiliza os escritórios da EADS, os membros da Airbus...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor mesmo disse que a reunião foi feita no escritório da EADS na sexta-feira passada.

O SR MÁRIO JOSÉ DE BITTENCOURT SAMPAIO - Não, não foi reunião. Eles me cederam uma sala para eu atender...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Bom, eu já permiti que V.Sa. falasse. V.Sa. continua convocado.

Eu queria fazer alguns comunicados. Em primeiro lugar, emitir uma opinião minha pessoal. O depoimento de V.Sa. aqui foi um depoimento extremamente ruim, foi um depoimento extremamente contraditório e que certamente, pelas palavras do Relator, essas contradições serão refletidas, terão reflexos. Eu não estou apenas tomando atitudes mais drásticas por entender que nós temos um objetivo muito maior do que atitudes drásticas, teatrais, mas o caso era esse. Mas eu quero dizer a V.Sa. que V.Sa. deve estar muito atento, que dificilmente um Relatório desta CPI ou uma nova convocação vai deixar de enquadrá-lo na situação prevista — e que eu li aqui — da Lei nº 1.529 no seu art. 4º. Agora, não lhe é permitido falar. Será convocado, terá outra oportunidade de falar.

Queria, em primeiro lugar, dizer a esta Comissão, agradecer aos Parlamentares. Esta que é a semana que terminou o recesso. Eu fiz ontem na sessão reservada, mas eu sou obrigado a fazê-lo de forma pública. Agradecer, primeiro, eu estar ocupando aqui esse período, período que coincidiu com o nosso



Presidente estar numa enfermidade. Eu espero que, graças a Deus, ele deverá estar apto aqui para retomar, a partir de terça-feira. Nós já desejamos e estamos seguindo sempre de acordo com ele, e ele deverá estar aqui na próxima terça-feira, para voltar a comandar os trabalhos. Nós estamos desejando e aguardando o pronto restabelecimento dele.

Agradecer aos Parlamentares que durante o período de recesso, ao invés de estarem merecidamente cuidando do seu descanso, das suas bases eleitorais, abriram mão disso tudo e aqui ficaram em tempo integral, dedicados à investigação desse acidente que tanto comoveu o País. Então, eu queria registrar o meu agradecimento a esses Parlamentares que deram exemplo do que a Câmara dos Deputados é capaz de fazer nos momentos de chamamento, e que efetivamente deram conta do recado. E eu agradeço a cada um dos Parlamentares que participou desse período.

Gostaria também de comunicar que autorizei a distribuição à imprensa das cópias dos ofícios em que nós solicitamos a sindicância para o vazamento das informações da caixa-preta, da abertura do inquérito policial militar e da abertura de inquérito na Polícia Federal, tudo sobre o vazamento, ofícios dirigidos ao Ministro da Justiça, ao Ministro da Defesa e ao Presidente da Câmara.

E finalmente, para terminar, cada Parlamentar poderá apresentar os seus requerimentos, seja de quebra de sigilo, seja de convocação da EADS, seja o que for, mas eu continuarei também aguardando que os advogados da Airbus cumpram o seu oferecimento e nos forneçam o nome de quem estará presente na próxima quinta-feira, para que seja feita a convocação a tempo de estarem presentes para esse fato, para que nós possamos ver, como disse o Relator, que a Airbus não se omite num momento de dor dos brasileiros.

Obrigado.

Está encerrada a sessão.