



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: 0782/07	DATA: 5/6/2007
INÍCIO: 9h09min	TÉRMINO: 16h28min	DURAÇÃO: 6h30min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 6h28min	PÁGINAS: 163	QUARTOS: 78

DEPOENTE/CONVIDADO – QUALIFICAÇÃO

FREDERICO FLEURY CURADO - Diretor-Presidente da Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A — EMBRAER.
JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Diretor-Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias — SNEA.

SUMÁRIO: Tomada de depoimentos.

OBSERVAÇÕES

Há oradores não identificados.
Houve intervenção fora do microfone. Ininteligível.
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
Há termo ininteligível.
A reunião foi suspensa e reaberta.
Houve exibição de imagens.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro abertos os trabalhos da 14ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise no Sistema de Tráfego Aéreo Brasileiro, desencadeada após o acidente ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo o Boeing 737-800 da Gol, vôo 1907, e um jato Legacy da American ExcelAire, com mais de 1 centena de vítimas.

Encontram-se sobre as bancadas cópias da ata da 12ª reunião.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Solicito dispensa da leitura da ata, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dispensada a leitura da ata a pedido do nobre Deputado Eduardo Cunha.

Em discussão a ata. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-la, em votação. *(Pausa.)*

Os Srs. Deputados que a aprovam permaneçam como estão.

Ata aprovada.

Expediente.

Foram distribuídas cópias do resumo das correspondências recebidas pela CPI, cujos originais encontram-se à disposição dos senhores membros para consulta na Secretaria das Comissões.

Comunicações.

Informo que teremos as seguintes reuniões: amanhã, dia 6 de junho, tomada de depoimento dos Srs. George William César de Araripe Sucupira, Presidente da Associação de Pilotos e Proprietário de Aeronaves — APPA; e Daniel Robert Bachmann, Funcionário da EMBRAER e passageiro do jato Legacy. Dia 12 de junho: tomada de depoimento dos Srs. Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, Presidente da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aéreo Portuária — INFRAERO; e Major-Brigadeiro-do-Ar Eduardo Bogalho Pettengill, ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aéreo Portuária — INFRAERO. Dia 13 de junho: deliberação de requerimentos. Dia 14 de junho: tomada de depoimento dos Srs. Fernando Perrone, ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aéreo Portuária — INFRAERO; Deputado Carlos Wilson, ex-Presidente da Empresa Brasileira de infra-estrutura Aéreo Portuária — INFRAERO.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, e o depoimento que estava marcado para amanhã, do Presidente da TAM, como é que ficou?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não. Ficou em suspenso porque ele está no exterior até o dia 10 de junho. Ele fez um comunicado à Casa, à Mesa, justificando-se, pedindo que marcasse outra data oportuna, porque ele tinha um compromisso internacional, já marcado anteriormente, em Vancouver, do dia 3 ao dia 10 de junho.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, por que ele não passou logo para a semana que vem, então? Dia 10 de junho é... Segunda-feira já é dia 11. Dia 10 de junho é domingo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois é, mas é porque já estavam programados esses outros.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas acho que era melhor empurrar alguém para outra semana e colocá-lo na semana que vem. É um depoimento importante.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É importante e podemos pensar. Mas aí são 2 problemas, porque, além de convocar um, vamos ter que desconvocar....

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É só uma questão lógica.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, quem são os 2 que vêm, sem ser o Presidente da TAM, na semana que vem? Por favor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós temos, para o dia 12 de junho, o Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, Presidente da INFRAERO; e o Major-Brigadeiro-do-Ar Eduardo Bogalho Pettengill, ex-Presidente da INFRAERO.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E no dia 14?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dia 13 serão as deliberações de requerimentos. Dia 14, o Fernando Perrone, ex-Presidente da INFRAERO; e o Carlos Wilson, ex-Presidente da INFRAERO.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nós já teremos, então, saído da primeira fase do acidente, sem ouvir o...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Parece-me que o depoimento do Deputado Carlos Wilson é um dos mais importantes.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem dúvida.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Portanto, ficar para a tarde de quinta-feira, com risco de a ordem do Dia impedir que nós...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou pedir a V.Exas. o seguinte: nós estamos aqui com a testemunha que foi convocada por nós. Vamos tratar do nosso assunto. Encerramos às 12h. E entre 12h e 12h30min nós, então, debateremos essas questões internas. Inclusive o nobre Relator vai apresentar aquela proposta de sexta-feira, da reunião especial, para aquelas sugestões para como melhor atender os usuários nos aeroportos.

Está bom assim?

Então, todos estando de acordo....

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, o senhor vai encerrar?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Às 12h em ponto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por que hoje o senhor vai antecipar? A lista está enorme, a lista de....

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Isso é que eu queria combinar com V.Exa. É porque o Relator quer apresentar...

(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. Então podemos deixar para apresentar à tarde.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É, porque 12h fica apertado.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, uma sugestão só: que o Relator e os demais e até mesmo o autor do requerimento pudessem reduzir o seu tempo, de modo que pudéssemos chegar a isso que V.Exa. está propondo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos correr, então.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Da minha parte, se for até o número 7, não tem problema nenhum.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ordem do Dia.



Esta reunião ordinária foi convocada para tomada de depoimento dos Srs. Frederico Fleury Curado, Diretor-Presidente da Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. — EMBRAER, às 09h; e José Márcio Monsão Mollo, Diretor-Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias — SNEA, às 13h.

Convido o Sr. Frederico Fleury Curado a tomar assento à Mesa — já o fizemos fez.

Antes de passar a palavra ao depoente, peço a atenção dos senhores presentes para os procedimentos que vamos adotar.

O tempo concedido ao depoente será de 20 minutos, podendo, no entanto, ser ultrapassado, dependendo da sua necessidade. Os Deputados interessados em interpellar deverão inscrever-se previamente. O Relator disporá do tempo necessário. O autor do requerimento aprovado terá o prazo de 15 minutos. Os demais, de 10 minutos.

Para atender às formalidades legais, foi firmado pelo depoente 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 do que me for perguntado”*.

Com a palavra o Sr. Frederico Fleury Curado, pelo prazo de 20 minutos, fazendo, no entanto, a observação de que esta Presidência tem sido mais do que tolerante e flexível com esse tempo, e não vamos abrir exceção agora.

Então, com a palavra o nobre depoente, Sr. Frederico Fleury Curado.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Muito bom-dia, senhores e senhoras. Inicialmente, gostaria de agradecer a flexibilidade da Comissão em acomodar a minha solicitação de alteração de data. Na semana passada eu estava fora do País. Tivemos a inauguração do nosso novo escritório, na China. Tivemos inclusive a presença do nosso Embaixador, o que muito nos honrou. Muito obrigado pela flexibilidade, antes de mais nada. Gostaria de apresentar também, ao meu lado, o Sr. Sérgio Mauro Costa, nosso Diretor de Operações. Eu o trouxe, para o caso de perguntas mais específicas sobre a aeronave ou sobre operações de aeronaves. Não sou piloto. E, em alguns minutos, gostaria apenas de fazer um nivelamento de informações sobre a EMBRAER, dizendo... Para falar da EMBRAER, nós temos que falar um pouquinho da história da própria criação do Centro Técnico Aeroespacial,



na década de 40, em 1946, que levou à formação de uma base de conhecimento no Brasil sobre construção aeronáutica. É importante talvez dar essa perspectiva aos senhores e às senhoras, no sentido de que nós somos hoje um dos pouquíssimos países do mundo que tem a capacitação plena da indústria aeronáutica, o Canadá, os Estados Unidos e a União Européia sendo os outros 3 países, se consideramos a União Européia como um país. Nossa empresa, ela foi fundada em 1969, como uma empresa, na época, controlada pela União Federal. Ela foi privatizada em 1994 e vem se desenvolvendo de maneira bastante pujante no mercado internacional nesses 12 anos pós-privatização. Só para termos alguns números: é uma empresa que tem uma receita da ordem de 4 bilhões de dólares. Estamos presentes em 79 países. Atuamos em 4 áreas de negócio: atuamos na área de aviação comercial, avião executiva, na área de defesa e na área de serviços. A EMBRAER gera, no País, um pouco mais de 20 mil empregos. A nossa base principal é São José dos Campos e nós temos também operações em Botucatu e em Gavião Peixoto, aqui no País. Com esse breve resumo sobre quem nós somos, coloco-me à disposição, da mesma forma que nos colocamos à disposição tanto da Polícia Federal, no inquérito que ela conduziu, como estamos trabalhando junto ao CENIPA, que é o órgão responsável, dentro do Comando da Aeronáutica, pela investigação do acidente. Então, nesse sentido, eu me coloco à disposição de V.Exas. para quaisquer perguntas que houver. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Nós agradecemos a V.Sa.

Passamos a palavra ao nobre Relator, Marco Maia, para fazer a sua inquirição.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Bom-dia a todos os Srs. e Sras. Deputadas; ao Sr. Frederico Fleury Curado; ao Dr. Sérgio.

Em primeiro lugar, agradeço a sua presença, Sr. Frederico Fleury, nesta CPI, que foi constituída com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do Sistema de Tráfego Aéreo, desencadeada principalmente após o trágico acidente do dia 29 de setembro de 2006.



O seu depoimento certamente será de grande importância para o nosso trabalho, tendo em vista as informações que V.Sa. deverá nos prestar, como, por exemplo, sobre algumas das características técnicas da aeronave *Legacy*, produzida pela EMBRAER e exportada para outros países.

A nossa intenção também não é a de apenas de nos limitarmos no tema do acidente, mas podermos, também, gradativamente, migrar para as discussões sobre o Sistema de Controle do Tráfego Aéreo, sobre os temas relacionados às aeronaves brasileiras, à segurança dos nossos vôos, à qualidade dos sistemas de transporte aéreo que nós temos no País.

Então, eu vou fazer aqui alguns questionamentos, que, se V.Sa. puder nos responder, ficaremos muito agradecidos. À medida que vou perguntando, V.Sa. já pode ir respondendo. Acho que este método fica mais fácil e mais rápido para que a gente possa fazer aqui os questionamentos.

As primeiras perguntas que eu queria realizar eram sobre os procedimentos operacionais da EMBRAER quando da entrega de aeronaves aos seus clientes. A primeira pergunta que eu gostaria de formular é se é comum que pilotos americanos ou de outros países venham buscar, no Brasil, as aeronaves adquiridas junto à EMBRAER.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - O processo de fabricação e entrega de aeronaves culmina, por parte do fabricante da aeronave, numa série de testes antes que o cliente venha buscar. Então, uma vez que a aeronave é produzida, ela passa por uma série de testes, inicialmente no solo, e posteriormente, em vôo, e o cliente vem fazer o processo de aceitação. Nesse processo de aceitação ele sempre trará os seus pilotos, os seus próprios pilotos. A certificação dos pilotos, o treinamento dos pilotos, a qualificação dos pilotos é sempre responsabilidade do operador da aeronave, seja ele um operador de avião executivo, seja ele de uma linha aérea. Então, nesse processo, após os nossos ensaios, o cliente vem receber com os seus próprios pilotos. E, como nós somos fortemente exportadores, praticamente todas as nossas entregas são com pilotos estrangeiros. Fazemos isso há mais de 30 anos. E os pilotos vêm, fazem os vôos de aceitação. Feitos os vôos de aceitação, a autoridade brasileira aeronáutica, que é a ANAC, faz a inspeção final da aeronave. É feito o que se chama de *closing*, que é o fechamento de toda



operação, inclusive financeiro. Naquele momento, é transferida a propriedade da aeronave para o operador, para o cliente, seja empresa aérea, seja um operador privado, e, a partir dali, encerra-se o envolvimento da EMBRAER com aquela aeronave.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aqui no Brasil, tudo isto?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Tudo no Brasil.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, a entrega é feita aqui?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - A entrega é feita no Brasil, em São José dos Campos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a EMBRAER faz alguma exigência em relação à capacidade ou conhecimento dos pilotos estrangeiros enviados para buscar as aeronaves adquiridas junto à sua empresa? Quem é que controla esta capacitação e qualificação dos pilotos? É a própria EMBRAER, a ANAC? Quem é que faz esse processo?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não. Quem controla são os órgãos homologadores, tanto no Brasil, que é a ANAC, quanto internacionalmente. Nos Estados Unidos é o FAA, na Europa é a EASA. Essas entidades são entidades públicas, agências federais. Elas são responsáveis por oficializar, por dar o certificado que autoriza um determinado piloto a voar em determinado tipo de aeronave. Então, evidentemente, quando a pessoa vem receber essa aeronave, ela tem que ter essa qualificação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu até fiz esta pergunta porque, olhando sem muita profundidade o relatório, a transcrição das caixas-pretas, nos pareceu que existia um certo desconhecimento da aeronave por parte dos pilotos e muitas dúvidas deles em relação ao funcionamento dos equipamentos.

E me suscitou uma dúvida também porque tem uma parte da fala que eles dizem: "Olha, nós temos que aprender mais sobre essas questões internacionais". Porque aí existe a dificuldade de língua, de entender alguns códigos locais, algumas terminologias. Chega um ponto, inclusive, na transcrição da fita, que eles conversam sobre como chamar Brasília: "Eu não sei nem como eu chamo eles." Eram os controladores ou Centro de Controle. O outro dizia: "Olha, chama Brasília, Brasília." Isso, no vôo.



E o que a gente tem visto é que, geralmente, os pilotos de vôos internacionais, aqueles que ultrapassam as fronteiras, são aqueles pilotos mais experientes, aqueles que têm já anos de vôos, horas de vôos, que vão acumulando experiência e que vão acessando essas linhas mais internacionais.

Neste caso específico, quando vem se buscar esse tipo de aeronave, isto pode não ser uma realidade, porque o piloto está acostumado aos vôos regionais lá na sua região, da companhia aérea, e é destinado para vir buscar uma aeronave que vai atravessar de um país para o outro. Essa afirmação pode ser considerada verdadeira?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Eu não teria nem condições de julgar o conhecimento específico dessas pessoas em termos de tráfego aéreo internacional, mas, como eu disse, desde 1978 que a EMBRAER exporta aeronaves e nunca tivemos problemas no sentido de... Nunca nos foi... Nós... Quer dizer, a empresa, certamente não tem, porque ela não está nem envolvida na operação de traslado da aeronave para o país de destino. Mas não é uma coisa que tenha se mostrado como um problema recorrente. Não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

Como se dá a elaboração dos planos de vôo das aeronaves quando entregues pela EMBRAER a clientes estrangeiros?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - O plano de vôo é responsabilidade do capitão da aeronave. O que nós fazemos, mediante solicitação do cliente, se ele assim o desejar, é preparar o plano de vôo como uma espécie de apoio ao comandante, e esse plano de vôo é submetido ao comandante da aeronave, para que tome, por assim dizer, a paternidade. Quer dizer, que ele avalie, confira se está tudo certo. Esse plano também, evidentemente, é enviado ao controle central — no caso, Brasília, imagino. O Controle de Brasília. — e, tanto o Controle de Brasília quanto o piloto, capitão da aeronave, conferem esse plano e esse plano é colocado em execução ou é alterado, se houver alguma necessidade de alteração. Então, o que a EMBRAER fez, eventualmente, em alguns caso é, por solicitação do cliente, adiantar esse trabalho para que eles possam...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas existe a responsabilidade de saber se está certo ou não do comandante?



O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Com certeza.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ele é que diz: "Olha, esse plano está mais ou menos dentro das normas, das regras. Pode ser cumprido. Ou não."

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Com certeza. E também o Controle de Tráfego Aéreo. Tem muito a ver com o tráfego aéreo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

V.Sa. tem conhecimento de que tenha sido detectada alguma anormalidade quanto ao plano de vôo entregue aos pilotos americanos para sua viagem aos Estados Unidos?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Eu não. Não sei o Sérgio.

O SR. SÉRGIO MAURO MORAES REGO COSTA - Não. Desconheço. Anormalidade eu desconheço.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu vou pedir ao depoente, só para cumprir as formalidades aqui, a liturgia parlamentar, que V.Sa. consulte o senhor que está ao seu lado, o assessor, e que V.Sa. responda.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Peço as minas desculpas, então.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, o que é isso! De maneira nenhuma! Obrigado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E sobre a relação entre a ExcelAire e a EMBRAER? A ExcelAire já adquiriu quantas aeronaves da EMBRAER? Quantos Legacys?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Agora o senhor me pegou. São algumas aeronaves, eu não saberia dizer exatamente quantas. Mas tem alguns Legacys 600, que eu não saberei se são 3 ou 4. Tem até uma frota de Legacys.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. tem conhecimento de que tenha havido algum tipo de problema, após esta entrega, seja de ordem operacional ou mesmo comercial? Alguma reclamação que eles tenham feito da operacionalidade das aeronaves?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não, de forma alguma.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. poderia nos informar se a experiência dos 2 pilotos norte-americanos designados para levar o Legacy aos Estados Unidos, em nome da ExcelAire, era compatível com esta missão?



O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Uma vez que eles eram pilotos certificados pela autoridade norte-americana, pelo FAA, certamente eles passaram pelo crivo dos requisitos norte-americanos e pelo — chamamos assim — teste que lhes deu essa qualificação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. tem conhecimento de ter havido algum fato peculiar quando do processo de entrega do Legacy aos pilotos norte-americanos? Algum fato que tenha chamado atenção, algum desconhecimento deles, alguma dúvida? Eles saíram perfeitamente...

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Do meu conhecimento, se... Do meu conhecimento, não houve nenhuma anormalidade no processo de recebimento. Como eu descrevi a V.Exa., foram feitos vôos chamados vôos de produção, vôos efetuados por nós; foram efetuados os vôos de recebimentos, efetuados pelos clientes; plano de vôo submetido; feito fechamento de toda operação; o avião transferido de propriedade para o cliente; os pilotos decolaram. Tudo dentro da normalidade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Logo após o trágico acidente do dia 29 de setembro, foram levantadas suspeitas de que o equipamento *transponder* da aeronave Legacy envolvida no referido acidente não estava funcionando ou estava com defeito. Essa hipótese está aparentemente descartada, em face dos testes que se seguiram.

V.Sa. tem conhecimento da existência de problemas com o equipamento *transponder* instalado pela EMBRAER nas aeronaves produzidas pela empresa? Não apenas esse, em outras aeronaves já houve, outras vezes, circunstâncias de os *transponders* apresentarem defeitos? Há alguma análise feita pela EMBRAER em relação aos *transponders*?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não há nenhuma evidência, nenhuma, eu diria, nem indicação de que o *transponder* tenha apresentado defeito. O relatório da Polícia Federal conclui, na verdade, no sentido oposto: o de que não houve falha no equipamento. Evidentemente, o processo de investigação da CENIPA ainda não foi concluído. Então, acho que temos que afastar qualquer afirmação de que houve um problema com o *transponder*. É importante ressaltar que, no momento da entrega, todos os testes foram efetuados e funcionaram



perfeitamente. Conforme é conhecido também, já divulgado, ele funcionou perfeitamente até, inclusive, passar por Brasília, pós-acidente. Depois ele foi levado aos laboratórios e funcionou. E, em termos da frota da EMBRAER em operação, nós temos cerca de mil aviões dessa mesma categoria em operação no mundo. Não há nenhum registro de qualquer tipo de falha. É até bom, também, citar que há inclusive um segundo equipamento a bordo, caso o primeiro falhe. Eu desconheço qualquer registro de falha no equipamento...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Um segundo *transponder*...

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - É.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...a bordo, caso falhe.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Caso falhe. Então, eu desconheço, inclusive, qualquer registro de falha do *transponder*, seja nessa aeronave, seja em qualquer outra aeronave em operação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. saberia informar se os pilotos norte-americanos que vieram buscar a aeronave em nome da ExcelAire, quando dos testes dos equipamentos do sistema de bordo, se referiram a algum problema ou emitiram questionamento especial quanto ao *transponder*? Ou se V.Sa. tem conhecimento de que os pilotos demonstraram falta de conhecimento ou de intimidade com a operação do *transponder* que pudesse levá-los a desligar o equipamento inadvertidamente?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não. Se houvesse alguma... Se, durante os vôos de recebimento efetuados pelo cliente, houve alguma anormalidade dessa natureza, isso teria, certamente, saltado aos olhos dos nossos pilotos que acompanham e isso teria sido, talvez, registrado. Mas estamos falando, mais uma vez, de pilotos certificados pela autoridade norte-americana para operar esse tipo específico de equipamentos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

Como é o processo de controle de qualidade dos componentes das próprias aeronaves da EMBRAER? A quantos testes e a quantas horas de vôos são submetidos os aparelhos fabricados pela empresa? No caso do Legacy acidentado, especificamente, a que tipo de avaliação a aeronave foi submetida, antes de ser entregue ao comprador?



O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Deixe-me explicar a V.Exa. como se faz o processo de certificação de uma aeronave. Eu precisarei falar aqui de 3 níveis diferentes de processo de avaliação. O primeiro é a certificação do tipo do avião. Cada novo modelo de aeronave tem que passar por um processo exaustivo de certificação, que envolve cerca de 2 mil horas de voo, envolve ensaios no solo, envolve algumas centenas de relatórios de engenharia. Esse processo de certificação é conduzido pela autoridade Aeronáutica. E aqui caberia até mencionar que o Brasil é um dos pouquíssimos países do mundo que tem a capacitação de certificação de produto. Em outras palavras, o trabalho que a ANAC efetua em termos de certificação do produto é referendado, na sua maior parte, pelas autoridades mundiais, seja nos Estados Unidos, pelo FAA, seja na Europa, pela EASA, seja na China, pelo CAAC, e assim por diante. Pois bem, então esse é um processo que demora cerca de 5 anos, o processo de certificação de uma aeronave. Desenvolvimento e certificação. Em paralelo a isso, existe a certificação da empresa que fabrica aquela aeronave. Esses 2 processos culminam em 2 — chamemos assim — diplomas ou 2 documentos. São 2 certificados. Um é o certificado que homologa a empresa e o outro é o certificado que homologa o tipo da aeronave. Então, o Legacy passou por esse processo. Então, o Legacy é uma aeronave que tem uma certificação de tipo. É uma aeronave que, com as suas características, é aprovada para utilização em operação comercial. Pois bem, após isso, cada unidade, cada avião específico, passa por uma bateria de testes ao longo do seu processo produtivo. Cada operação do processo produtivo demora de 3 a 4 meses. Nas principais operações ele sofre uma inspeção. Quando ele é completamente montado, quando o avião está pronto, ele passa por uma série de inspeções antes do voo. Depois ele passa por inspeções em voo e, finalmente, ele passa pelo crivo de recebimento do cliente. Isso tudo culmina em um outro certificado específico para cada aeronave, chamado Certificado de Aeronavegabilidade. Então, esse é o processo pelo qual passou, por exemplo, esse Legacy que sofreu o acidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. deve saber que existem, já, na justiça americana, várias ações, principalmente dos parentes das vítimas, e também defesas feitas pelos pilotos americanos. Segundo os advogados dos pilotos americanos, equipamentos da aeronave Legacy apresentaram falhas na fase de



teste que não foram comunicadas ao comprador. O senhor confirma essa afirmação?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Confirmo que não houve... Na verdade, não há nenhuma... Nós temos, factualmente, um inquérito da Polícia Federal afirmando o contrário; afirmando que não houve falha no equipamento. E nós temos um processo que ainda não foi conclusivo, por parte do CENIPA, que vai levar às causas do acidente, oportunamente. E o que foi até agora divulgado pelo CENIPA de forma alguma indica qualquer evidência de falha no equipamento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - De acordo com o Conselho Nacional de Segurança de Transporte dos Estados Unidos, os sistemas anticollisão do Legacy não estavam funcionando corretamente, fato que não teria chegado ao conhecimento dos pilotos a tempo, devido à ineficiência do sistema de computação de bordo. Procede essa alegação?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Se V.Exa. se refere ao relatório do NTSB emitido ao FAA, esse relatório, ele diz, textualmente, o seguinte: ele diz que "no momento do acidente o aparelho não estava em funcionamento". Inclusive, ele segue, dizendo: "por causas ainda a serem determinadas". Na seqüência, o relatório cita ainda que há indícios — ele não é assertivo, o relatório —, há indícios de que ele tenha sido colocado em... Ele tenha sido desligado não intencionalmente. Isso, textualmente, é o que está neste documento do NTSB. Este documento do NTSB, que é o órgão máximo de segurança nos Estados Unidos para transportes em geral — não é só para aviação —, foi uma recomendação que ele emitiu ao FAA em relação a futuros requisitos ligados a *transponder*. Então, esse relatório categoricamente afirma que não há ainda conclusão sobre a causa do fato de o *transponder* não estar em funcionamento; e ele cita, sem ser afirmativo, totalmente afirmativo, que há indícios de que ele tenha sido desligado não intencionalmente.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Relator, só para o senhor perguntar mesmo a partir de que esse órgão emitiu esse parecer, se foi da fala dos pilotos ou se eles vieram ao Brasil.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. pode responder.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Dentro do processo de investigação aeronáutica, pelo CENIPA, o FAA e o NTSB foram convidados a participar do



processo. Então, eles estão integrados, eu não saberia dizer operacionalmente de que forma, mas eles estão ligados ao próprio processo de investigação no Brasil, por envolver, enfim, aeronave americana e cidadãos americanos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu vou lhe fazer 2 perguntas aqui, que eu gostaria que o senhor respondesse com precisão, se fosse possível.

Primeiro: existe a possibilidade de desligamento involuntário do *transponder*? Os pilotos podem ter se valido de orientações... Bom, a primeira é esta: existe essa possibilidade de desligamento involuntário do *transponder*?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Bom, possibilidade... Tudo é possível, mas eu diria que é altamente improvável, porque você tem que apertar, na verdade... Só consultar aqui o Sérgio Mauro. (*Pausa.*) Você tem que apertar o mesmo botão 2 vezes, uma para colocá-lo na frequência e o outro para apertar o modo que se chama de *stand-by*, que é o modo onde ele está ligado, mas ele não está emitindo os sinais.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Teria que haver 2 involuntariedades ao mesmo tempo?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - É. Quer dizer, o que eu quero caracterizar é o seguinte: não é uma coisa que se faça por um esbarrão ou acidentalmente. Evidentemente, pode ser feita por um erro. Eu não tenho condição, não poderia afirmar que isso ocorreu, evidentemente. Mas não é uma coisa que pode acontecer, assim, ao acaso, por um esbarrão de mão ou alguma coisa dessa natureza. É altamente improvável que isso ocorra.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

A segunda pergunta que eu gostaria de lhe formular era, primeiro: por que um funcionário da EMBRAER acompanha o vôo para os Estados Unidos? Isto é procedimento normal?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - É absolutamente normal. Nós tínhamos, na verdade, 2 empregados a bordo, um brasileiro, que eu entendo que estará aqui amanhã, que é o Daniel; e um americano, nosso empregado lá no exterior. O do exterior é o vendedor, que acompanhou, acompanhava e acompanharia o cliente até a sua base, e a nossa pessoa no Brasil, ele... Na verdade, nós tínhamos um jornalista a bordo. O cliente trouxe um jornalista para



acompanhá-lo, fazer o vôo de volta, fazer uma matéria sobre... Então, nós tínhamos uma pessoa que ia descer em Manaus — o avião faria uma escala em Manaus para reabastecimento. E essa pessoa, que é o Daniel, ele acompanhou, basicamente, para estar junto com esse jornalista, acompanhando o cliente. Ele desceria em Manaus e voltaria num vôo comercial.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A segunda pergunta é relacionada a isso. Os pilotos podem ter se valido de orientações do funcionário da EMBRAER, a bordo, para testar equipamentos em pleno vôo?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - De forma alguma! Categoricamente, não! Não teria o menor sentido em fazer isso! Não tem nem qualificação para isso!

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Este funcionário não teria qualificação para isto?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - O funcionário estava sentado, pelo que me consta — amanhã ele poderia até dizer isso aqui de maneira melhor —, junto com os passageiros, atrás.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, o senhor me permite?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ele passou 1 hora, na verdade, na cabine, quando saiu o vôo...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor me permite perguntar a ele se ele teve acesso à caixa-preta?

O senhor teve acesso às caixas-pretas?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Eu?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não pessoalmente. Só as pessoas que estão envolvidas no processo de investigação junto ao CENIPA.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

Outra pergunta: a EMBRAER já está tomando alguma providência no sentido de alterar o funcionamento do *transponder*, inclusive criando alertas quando ele é desligado involuntariamente ou quando ele está desligado em vôo? Já existe algum procedimento da EMBRAER nesse sentido?



O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não, não existe. É uma alteração dessa natureza é uma alteração que não se inicia pelo fabricante do avião nem pelo fabricante do próprio equipamento, mas, sim, pelo órgão certificador, que, no caso, seria, nos Estados Unidos, o FAA e, no Brasil, seria a ANAC. Quer dizer, só uma mudança de requisitos de certificação é que levaria um fabricante do equipamento a alterar suas funcionalidades.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Sa. não acha que seria importante que tivesse um sinal mais ativo para que o piloto não pudesse confundir se o *transponder* estivesse ou não desligado? Um sinal luminoso ou um sinal sonoro de que o *transponder* está desligado, já que é um instrumento tão importante para a navegação?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Essa é uma questão subjetiva, não é? Eu diria que, em geral, qualquer manifestação, qualquer sinal que aumente o grau de segurança, ele é bem-vindo, evidentemente. Mas é uma questão subjetiva, e objetivamente quem tem a responsabilidade por estabelecer esse tipo de funcionalidade são as autoridades certificadoras, não é?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Uma informação técnica. O senhor afirmou aqui de que existem 2 *transponders* no avião Legacy. Isto existe em todas as aeronaves? É exigência que tenham 2 *transponders* em todas as aeronaves, inclusive nos Boeings, ou é uma característica específica do Legacy?

E a segunda pergunta: ao se desligar... Os 2 *transpoders* não estão ligados simultaneamente. Está ligado um e o outro, desligado. E, ao desligar o que está ligado, os 2 permanecem desligados. O segundo reserva é só para o caso de pane, de falha no primeiro. É isto?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Deixa só eu me certificar para responder a V.Exa. (*Pausa.*) É. O Sérgio Mauro me confirma aqui que, de fato, o que determina a existência de 1 ou 2 *transponders* em uma aeronave são requisitos operacionais. A grande maioria do aviões de maior porte, como é o caso, certamente, do Legacy e de aviões maiores, tem essa característica, tem 2 equipamentos. E, como V.Exa. bem mencionou, o outro está ali, disponível. E em caso de falha do primeiro ele é acionado pelo comando...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pelo piloto.



O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Pelo piloto. Em caso de falha do primeiro. Ele não entra automaticamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Poderia ser também uma recomendação, não é, de que ele tivesse um acionamento automático, quando desligado ou com falha num dos *transponders*.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - É. Uma vez mais, não houve... Perdoe-me insistir, mas não há... Pelo contrário, quer dizer, o único processo que foi conclusivo até o momento apontou para a não-existência de falha. Mais uma vez, estamos falando aí de requisitos de certificação, que podem ou não serem alterados pelas autoridades.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - As últimas 2 ou 3 perguntas aqui. Onde a EMBRAER recruta os seus funcionários? É verdade que os que mais se destacam nos cursos tecnológicos da Aeronáutica acabam deixando a Força e ingressando na iniciativa privada? O senhor tem alguma informação sobre isto? A EMBRAER tem funcionários que são oriundos das Forças Armadas ou da Aeronáutica?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Olha, nós somos, no Brasil, cerca de 20 mil empregados. Nós temos todos os tipos de profissionais na empresa. Mas vamos falar, talvez, dos 2 grupos principais, os que projetam os aviões, que são os engenheiros, e os que fabricam, que são os técnicos de montagem. A origem típica dos engenheiros são as escolas de Engenharia Aeronáutica. Nós temos o ITA, escola de engenharia que pertence ao CTA — Centro Técnico Aeroespacial, que é um órgão do Comando da Aeronáutica. Mas o ITA é uma escola que forma engenheiros civis e engenheiros militares, numa proporção muito maior de engenheiros civis do que militares. Então, nós recrutamos junto ao ITA, nós recrutamos junto às Universidades de São Paulo, de São Carlos, de Minas Gerais e assim por diante. Os nossos engenheiros — são cerca de 3.500 engenheiros na empresa — são recrutados junto às principais universidades do País. Quanto aos técnicos, são pessoas recrutadas junto às escolas técnicas, tipicamente escolas do SENAI, nas regiões onde nós operamos. O fato de o ITA ser uma escola de engenharia dentro do âmbito da organização do Comando da Aeronáutica não tem nenhuma conotação, não tem nenhuma implicação de que os engenheiros que ali se



formam são engenheiros militares. Não são. São engenheiros civis. Eu sou inclusive um exemplo: sou um engenheiro formado pelo ITA, sou um civil.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. As 2 últimas perguntas: qual o gasto da empresa com pesquisa e desenvolvimento? Há patentes registradas pela EMBRAER? Como se dá o desenvolvimento de *software* e de sistemas computacionais empregados pela empresa e se há grande dependência de fornecedores externos da EMBRAER e, é claro, se isso traz algum tipo de problemas para a empresa.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Nós somos grandes investidores em pesquisa e desenvolvimento. Nós temos, conforme falado, em 2007 e 2008, investimentos totais, nesses 2 anos, da ordem de 1 bilhão de dólares, investimento da empresa em seus produtos. Desses investimentos, desses 1 bilhão de dólares, talvez 60%, 70% são investimentos ligados à pesquisa e desenvolvimento efetivo, desenvolvimento de produtos, e o restante ligado à capacitação industrial, a sistemas informáticos e assim por diante. A indústria aeronáutica é uma indústria global. Eu mencionei aqui, no começo, que existem hoje no mundo 4 países, se nós considerarmos a União Européia como um país, que têm a capacitação de certificação, operação e suporte aeronáutico comerciais. Temos os Estados Unidos, com a Boeing; temos a União Européia, com *Airbus*; temos o Canadá, com a Bombardier, e o Brasil, com a EMBRAER. Essa indústria global e os equipamentos que abastecem esses fabricantes de avião também têm essa questão de escala global. Então, a grande maioria dos equipamentos são fornecidos por uma empresa que seja, por exemplo, localizado na Alemanha para todos os fabricantes de avião, inclusive a EMBRAER. Os nossos motores, por exemplo, são americanos, da General Electric; ou são inglês, da Rolls-Royce, como são também os motores da Boeing, da Airbus e da Bombardier. Na verdade, essa escala global traz muito mais uma otimização, muito mais uma elevação da qualidade dos equipamentos do que qualquer outra coisa. A despeito de nós utilizamos muitos componentes importados no avião, a nossa contribuição para a balança comercial brasileira, por exemplo, é da ordem de 40% a 50%. No ano passado, nós contribuimos na ordem de 1,5 bilhão de dólares para a balança comercial brasileira. Um aspecto que está um pouco fora



do escopo, mas é importante dar a dimensão do que significa essa importação de equipamentos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A última pergunta: como é o relacionamento da EMBRAER com a Aeronáutica? A EMBRAER tem queixas quanto ao estabelecimento de padrões para equipamentos aeronáuticos e quanto ao programa de certificação?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - A EMBRAER nasceu como uma consequência de um modelo de visão do Estado brasileiro, em 1946, quando se criou o CTA. Posteriormente, em 1950, se criou o ITA. Posteriormente, 2 décadas após isso, criou-se o primeiro projeto de uma aeronave feita ainda no âmbito da própria Aeronáutica, que foi o Bandeirantes. E foi um avião bem-sucedido do ponto de vista técnico, um avião que voou bem. E o Governo brasileiro, em 1969, instalou a EMBRAER com o objetivo de fabricar aeronaves militares e desenvolver a tecnologia de indústria aeroespacial no Brasil. A empresa, ainda como estatal, desenvolveu-se de maneira bastante pujante. Ela teve crescimento de 69 até o final da década de 80; tornou-se exportadora ainda como estatal e sofreu grandes dificuldades no começo da década de 90. Ela foi privatizada em dezembro de 94. Toda base tecnológica, toda base industrial, de conhecimento da empresa se formou ainda no tempo da empresa estatal. O que a privatização trouxe foram recursos, uma visão de empresariamento mais dinâmica. E de 95 até a data de hoje a empresa vem se desenvolvendo, vem crescendo e tornou-se efetivamente essa força no mercado aeroespacial. Nada disso seria possível sem essa base de conhecimento do País. E é muito importante ressaltar que, no Brasil, nós temos, através da ANAC, que sucede ao órgão do IFI, o Instituto de Fomento à Indústria no âmbito do CTA, a questão de certificação de produto. O que significa isso? Significa que, quando nós desenvolvemos uma aeronave nova, o FAA americano, por exemplo, que tem que dar o seu certificado para que nós possamos exportar os aviões para os Estados Unidos — e o mesmo se passa no caso da Europa e em qualquer outro país do mundo —, delega à ANAC boa parte do processo de certificação, por um acordo bilateral que existe. Essa é uma força do nosso País, construída por 5, 6 décadas. A nossa relação com a Força Aérea Brasileira é de muita proximidade. Nós nos vemos como um braço operacional industrial da própria



Força Aérea Brasileira. A ANAC não é um órgão da Força Aérea, evidentemente, mas a capacitação brasileira é fundamental. Se nós não tivéssemos, por exemplo, essa capacitação no Brasil, nós teríamos que fazer todo o processo de certificação diretamente com a FAA ou com a EASA, na Europa, e certamente as prioridades que seriam atribuídas aos nossos projetos seriam menores, pela própria concorrência dos produtos locais.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Muito obrigado, Dr. Frederico Fleury Curado. Eu queria, de antemão, agradecer a presença de V.Sa. nesta CPI. Não tenha dúvida de que a EMBRAER é uma empresa que tem se transformado em motivo de orgulho dos brasileiros pela posição conquistada no cenário internacional da aviação, graças a toda a sua história e também graças à sua competência tecnológica. Essas eram as perguntas deste Relator. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o autor do requerimento, Dr. Ubiali, que terá o tempo de 15 minutos, começando às 9h58min e terminando às 10h13min.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, Srs. Deputados, Dr. Frederico Fleury Curado, inicialmente, quero deixar bem claro algumas palavras que o Relator colocou, que são minhas também, do orgulho e de saber da competência com que a EMBRAER tem sido gerenciada e gerida nesse período todo desde que foi privatizada. Sem dúvida, coloca-nos naquilo que queremos ser, um país do presente, um país que tem dimensão continental e pretensões de ser liderança mundial.

Nesse sentido, e para poder esclarecer alguns aspectos do acidente, alguns já foram formulados pelo Relator, mas eu gostaria de deixar bem claros alguns pontos. O primeiro deles ainda é sobre o assunto do *transponder*, e seria se a EMBRAER, após o acidente, fez algum teste, junto aos seus técnicos e pilotos de prova, sobre a possibilidade do desligamento inadvertido ou de se colocar em *stand by*, inadvertidamente, o *transponder*.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não, um teste específico para isso não, porque é uma situação que nunca ocorreu, no nosso conhecimento. É importante dar um pouco de pano de fundo à questão. São 11 milhões de horas de voo que essa frota acumulou até o momento, desde 1996, quando ela entrou em



operação, e nunca houve uma situação dessas. Então, o que geralmente se segue são os requisitos estabelecidos pela autoridade certificadora, que são aquelas situações julgadas de maior risco de ocorrência, julgadas... Que são passíveis de ocorrer. Certamente, essa situação não faz parte desse rol de possibilidades. Então, como o Relator indagou, quer dizer, é possível? Tudo estatisticamente é possível, mas é altamente improvável. Então, não houve, não há nenhum teste específico nesse sentido.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Não houve essa preocupação. Também quero deixar bem claro e confirmado: tendo dois aparelhos, eles não são ligados automaticamente em nenhum sistema conjunto. Ou eles são ligados a um sistema conjunto que, se desse, eventualmente, algum problema, desligaria automaticamente os dois? Nesse sentido de deixar bem claro, se um problema foi detectado inicialmente num aparelho, poderia ser ligado o segundo aparelho.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Efetivamente.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - É isso?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Efetivamente. Nós temos um aparelho ligado e temos um outro de reserva. Mais uma vez, aviões dessa categoria, do Legacy, do nosso 145 e aviões de maior porte, muitos dos sistemas fundamentais são duplicados por motivos óbvios, quer dizer, em caso de falha de um, o outro sistema assume. É o caso também do *transponder*. Havendo falha, o piloto pode optar por — pode optar não, certamente o fará — por acionar o segundo.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Está bem. O senhor tem conhecimento sobre problemas no tráfego aéreo brasileiro no que se refere a serviços prestados pela Aeronáutica, ANAC, ou INFRAERO?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Realmente, eu não teria nada a falar sobre o assunto, porque nem piloto eu sou. Mas talvez... Se V.Exa. desejar, eu posso consultar o meu colega, que é piloto há 30 anos. Talvez ele possa dar uma resposta.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Se o senhor puder consultar... (*Pausa.*)

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - O Dr. Sérgio Mauro é nosso Diretor de Operações, piloto há 30 anos. Ele disse que nunca passou por situações onde ele pudesse levantar qualquer tipo de questionamento nessa linha.



O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Finalmente, os problemas que surgiram após o acidente do tráfego aéreo têm trazido transtorno específico aos negócios da EMBRAER ou não?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não. Eu diria que não. Eu diria que há uma certa apreensão sobre todo o processo, evidentemente, mas não. Nós temos uma relação forte — nós somos exportadores já há 30 anos, basicamente quase 30 anos —, uma relação muito sólida com os nossos clientes. Então, felizmente, até o momento, não houve essa situação.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Tá bom. Era isso que eu queria perguntar ao senhor. Quero agradecer a sua presença aqui e parabenizar, mais uma vez, a EMBRAER, essa nossa tão querida empresa brasileira. Muito obrigado.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos ao primeiro Parlamentar inscrito, nobre Deputado Otavio Leite, começando às 10h4min e terminando às 10h14min.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Dr. Curado, Sr. Presidente, demais colegas, Dr. Curado, o ato de entrega da aeronave se dá através de um termo ou um documento qualquer, que formaliza essa operação. Esse documento, nós gostaríamos de vê-lo. Essa formalização se dá quando as “chaves” — em tese, aspas — são entregues? Quando desse primeiro vôo? Ou é um período um pouco antecipado, anterior?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - O processo de recebimento da aeronave passa por uma série de testes, feitos ainda no âmbito da fábrica, no âmbito do fabricante do avião. Quando o avião está pronto para o recebimento, nós notificamos o cliente. O cliente envia os seus pilotos. Em alguns casos, envia também mecânicos, eventualmente. Eles fazem, aí, tipicamente, um, dois vôos de aceitação da aeronave, onde eles próprios testam tudo aquilo que eles desejarem testar. E, uma vez que todos estejam satisfeitos, e caminhando para vossa pergunta, é chamada, então, a autoridade certificadora daquele país, no nosso caso a ANAC, e a ANAC emite esse termo, que o senhor busca, que V.Exa. busca, que é o certificado de aeronavegabilidade. Esse é um certificado específico para cada aeronave. Ele é associado àquela aeronave específica e que dá ele essa



autorização, digamos, essa autorização formal para operar. Então, esse é o documento que V.Exa. indaga.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - É quase que um RENAVAL do ar. O fato é que esse certificado também comprova a titularidade, a propriedade veículo.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Também, quer dizer, na verdade, titularidade no momento... Isso ocorre tudo simultaneamente. Há esse fechamento, e há transferência de propriedade, há assunção de propriedade. O avião, até aquele momento, ele não existia como aeronave, ele era um material em processo de fabricação. Naquele momento, ele transforma-se. O cliente, o operador, ele assume a titularidade daquele avião. A bem da verdade, há para o país, para onde ele está indo, há inclusive a questão da matrícula estrangeira. Ele no Brasil sai com uma matrícula transitória, e ao chegar no país de destino é efetivada a matrícula definitiva no país de destino, e a matrícula brasileira transitória, ela é desativada.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Esse certificado de aeronavegabilidade foi emitido quantos dias antes deste vôo fatídico?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Só um momento, por favor. *(Pausa.)* O certificado de aeronavegabilidade é emitido simultaneamente. Eu não saberia dizer a V.Exa. se foi no próprio dia, no dia anterior, mas é nessa ordem de grandeza de tempo.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Perfeito. Seria interessante, Sr. Relator, nós obtermos, só para ter um documento a mais, que me parece adequado a esta CPI. Agora, quanto ao treinamento prévio dos pilotos, para se familiarizarem com o equipamento propriamente dito, eu não peguei bem a vossa abordagem nesse aspecto, eu reitero a indagação, portanto: eles fizeram esse vôo de aceitação?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - São duas questões separadas. O vôo de aceitação diz respeito à aceitação da aeronave. Até para fazer esses vôos os pilotos têm que ter, eles próprios, a sua própria qualificação naquele tipo de aeronave. Essa qualificação é regida pelo órgão homologador, no caso norte-americano. Eles são pilotos americanos, passam por uma série de treinamentos, que certamente efetuaram, porque senão não teriam tido essa condição, e, uma vez estando aptos ou formalizados a operar aquele tipo de



aeronave, aí, sim, eles podem fazer os vôos de aceitação, e o fizeram lá em São José dos Campos.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Perfeito. Quanto a esse aspecto, eu já me sinto já esclarecido, inclusive à mercê das indagações do Relator. Um outro âmbito de investigação da CPI consiste em examinarmos o contexto do mercado, da sua regulação, da perspectiva futura, do desenvolvimento da indústria aeronáutica. Sabemos que há uma demanda crescendo de utilização de aeronaves, sabemos que hoje as duas principais companhias brasileiras operam ou o viés Boeing ou o viés Airbus. Sabemos também que, no ano 2000, desses grandes equipamentos de passageiros eram 360, hoje são 230. Diminuiu o número de aeronaves, mas cresceu o número de passageiros. Sabemos que essa malha está assim concatenada milimetricamente, a ponto de que uma pequena falha redunde em consequência imediata num efeito dominó de atrasos por aí. Hoje, inclusive, estamos a viver esse problema. Enfim, sabemos que para poder fazer jus ao desenvolvimento do País nós precisamos cada vez ter mais aeronaves. Quanto mais aeronaves, acho que o gargalo, o nó estaria sendo desatado. Nesse aspecto, por outro lado — o senhor há de convir e é válido registrar —, nós temos orgulho da EMBRAER, do ponto de vista da sua presença, pela sua história, pelo que traz como solidez de inteligência brasileira e pela ousadia, pela coragem, pela competência de sair se espalhando pelo mundo e ter hoje o mercado e ser uma dessas quatro que o senhor identificou como importantes empresas aéreas, dentro de um jogo difícilíssimo, conturbado, complexo, de disputas terríveis. Volta e meia sabemos dessas beligerâncias Bombardiers da vida. Mas o fato é que nós queremos ver a EMBRAER prosperar, queremos, para o nosso País isso é importante. Qual é a composição acionária da EMBRAER hoje, pós-privatização? O que ainda tem resíduo de capital público, para eu ter idéia?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - A EMBRAER é uma empresa de capital pulverizado. Basicamente, em Bolsa de Valores, nós temos capital na Bolsa de Valores de São Paulo, na BOVESPA, e capital na Bolsa de Valores de Nova Iorque. E a União Federal detém uma participação pequena, menos que 1%. Porém, ela detém uma ação de classe especial, que foi criada na privatização.



O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Que participa do conselho de administração com poderes.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Efetivamente. Essa ação de classe especial dá a União Federal uma série de poderes especiais. Como, por exemplo, como V.Exa. acaba de mencionar, um assento permanente no conselho de administração da empresa.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Um produto EMBRAER 190 ou 170, ou Legacy que seja: percentual de peças importadas, percentual de insumo nacional.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Do preço de uma aeronave nossa, tipicamente nós temos 50% de conteúdo estrangeiro, tipicamente.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Perspectiva de cada vez mais nacional tem assim, *grosso modo*, uma visão de futuro?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Depende fundamentalmente da capacidade de se empresariar no País um fornecimento de equipamentos que seja global. Não é viável que uma empresa no Brasil venha a fornecer equipamentos apenas para a EMBRAER. Tem que ter a competitividade internacional para poder fornecer para outros fabricantes de aviões também. Então, passa por essa equação, que não depende basicamente da EMBRAER.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Mas é crescente a substituição de importados por similares nacionais, dentro da composição?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Temos feito um esforço de incentivar empresas — e temos evidentemente um pouco mais de oportunidade de fazê-lo com fornecedores nossos — a internalizarem no Brasil algumas atividades de fabricação. Tivemos sucesso com empresas, como por exemplo a belga Sonaca, como a espanhola Gamesa, com a americana C&G. Dentro daquilo que é possível, temos incentivado essas empresas, e o modelo tem dado certo. Mas acho que seria... Não seria correto imaginar que isso é um processo que possa ser levado a um extremo de um avião 100% nacional. Não existe uma coisa como avião 100% nacional, exceto talvez num país que ainda tenha as suas fronteiras um pouco fechadas, como era, não é mais o caso, inclusive de uma Rússia. O avião era totalmente verticalizado. Hoje, nem a própria Rússia tem nos seus aviões comerciais equipamentos russos. Tem motores americanos, tem aviônica francesa.



O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Dr. Curado, sabemos que inclusive a EMBRAER tem uma posição de perspectivas sólidas na China, com cerca de 200 pedidos ou coisa do gênero. Fala-se também que a capacidade de construção de aparelhos está praticamente já esgotada, em termos dos próximos dois anos, comprometido todo o parque industrial da EMBRAER. Sabemos que a EMBRAER para fazer frente a isso fez um concurso público agora para quase 4 mil, 5 mil funcionários. Enfim, sabemos que é uma perspectiva promissora de crescimento. Agora, a pergunta que não quer calar. Tem várias outras, mas nessa o senhor gaste o tempo que for necessário, dentro do meu tempo. Quanto tempo ainda falta, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não falta mais nada.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Opa, mas é uma pergunta que não quer calar. Fica o registro, uma abordagem breve, acho que todos hão de concordar. Por que as companhias aéreas brasileiras não usam o equipamento da EMBRAER? Esses equipamentos para rotas que, sabemos — cento e poucos lugares —, que seriam adequados a muitas das rotas na co-formatação de mercado hoje existente no Brasil. Por quê? Essa pergunta não quer calar.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - V.Exa. poderia perguntar ao Presidente da TAM, ou da Gol, quanto aqui estiver. Mas, falando seriamente, o quadro que V.Exa. traçou ao começo, ele é absolutamente preciso. A aviação nacional hoje se concentra nas grandes rotas, nos grande troncos principais, e a capilaridade do sistema... Ele hoje não é usado dentro da sua potencialidade. Cremos que há um potencial para algo como 30 a 50 aeronaves do porte da que nós fabricamos para utilização no Brasil já, nos próximos três, quatro ou cinco anos. Então, temos esperanças, sim, estamos trabalhando muito nesse sentido para que nós tenhamos em algum futuro, espero breve, um operador nacional de aviões da EMBRAER. Nós tínhamos. A Riosul, a bem da verdade, operava 15 dos nossos aviões, e nós, com essa situação toda que a VARIG passou, esses aviões foram passados à frente. E até faria um registro que nossos aviões operam efetivamente nos céus brasileiros hoje, mas infelizmente não por uma bandeira brasileira, mas por uma bandeira panamenha. A nossa empresa-cliente, Copa, do Panamá, opera Panamá—Manaus com um 190. Então, o avião, efetivamente, está voando no Brasil,



mas não é operado. Eu quero crer que, em breve, eu poderei dar respostas a V.Exas. sobre a pergunta que não quer calar, pergunta, a propósito, que nós também nos fazemos bastante. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar, agora, ao próximo inscrito, nobre Deputado Carlos Willian, começando às 10h16min, terminando às 10h25min.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Presidente, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado José Carlos Araújo.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Eu queria dar uma sugestão. Que, quando faltarem dois minutos para acabar o tempo de cada Deputado, V.Exa. lembre, porque aí nós podemos sintetizar a última pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu vinha fazendo isso.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, às 10h27min começa meu tempo. Lendo as matérias — isso não tem nada a ver com o nobre Presidente da EMBRAER —, o *Jornal da Câmara* diz o seguinte: “*Na semana passada, o Presidente do Supremo Tribunal Federal, Ministra Hellen Gracie, se reuniu com o comando da CPI e recomendou que os Parlamentares buscassem intermediação do Ministério das Relações Exteriores e da Embaixada brasileira em Washington, para conseguir ouvir os pilotos norte-americanos*”. Isso é o que eu tenho pedido todos os dias aqui, Sr. Presidente, e não tenho sido atendido. Agora, a Ministra Hellen Gracie aconselhou, e eu gostaria que essa Comissão marcasse uma audiência com o Ministro das Relações Exteriores e tentasse. Por que estou dizendo isso neste momento? Por que nós temos que defender a nossa Nação. Nós temos que defender os interesses brasileiros. Eu concordo com os controladores de voo do Brasil. Não concordo que eles sejam indiciados por crime doloso, e sim culposo, porque eles têm responsabilidades. Mas, em relação aos maiores responsáveis, são os pilotos americanos, que pegaram uma linda aeronave, de última tecnologia... Aliás é o meu sonho de consumo. Vou morrer com ele.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Tomara que Deus me abençoe e um dia eu possa comprá-lo. Mas pegou essa aeronave e brincou nos céus do Brasil,



desligou os equipamentos, porque eu não acredito que tenha defeito nesses equipamentos. Aliás, eu vou propor uma lei brasileira — e até sugiro a V.Exas. — que o *transponder* seja um aparelho, um elemento obrigatório, assim como o motor do avião, porque não existe necessidade de desligar *transponder*. O *transponder* só é desligado quando você quer esconder a sua aeronavegabilidade. Então, quando ligar a aeronave, automaticamente, liga-se o *transponder*. Não há necessidade de desligar *transponder*. Eu já estive em aeronave em que o piloto desligou o *transponder* para descer num aeroporto, porque o pôr-do-sol já tinha passado, para, depois, ele voltar com o *transponder*, falar que houve falha no equipamento, para pousar no aeroporto de Juiz de Fora. Então, Sr. Presidente, desliga *transponder* quem quer esconder a aeronavegabilidade.

Então, eu sugiro à nossa empresa brasileira EMBRAER que tente usar esse recurso do *transponder*, ou nós façamos uma lei que ele seja um equipamento obrigatório, que ele não seja desligado. Pois bem, Sr. Presidente, sugiro à Presidência que marque uma audiência com o Ministério das Relações Exteriores, porque nós temos que ouvir esses americanos que vieram aos céus do Brasil e ocasionaram essa situação.

Eu não tenho procuração, mas eu fiz um estudo, Sr. Presidente, nobre Diretor. Não conheço a EMBRAER pessoalmente, não tive o privilégio de conhecê-los pessoalmente, estou conhecendo hoje. Mas, pelo estudo que fiz, eu cheguei à seguinte conclusão: a Empresa Brasileira de Aeronáutica é uma das maiores empresas aeroespaciais do mundo, posição alcançada graças à busca permanente e determinada do desenvolvimento tecnológico e sua ousadia em desafiar e competir com empresas internacionais de posições sólidas neste mercado.

Talvez, V.Exa. não quis fazer uma defesa tamanha da EMBRAER, mas, eu como brasileiro o faço agora. Ao longo dos seus 37 anos de existência, a empresa já produziu cerca de 3.900 aviões, que hoje operam em 69 países, nos cinco continentes. Agindo com excelência nas áreas de projeção, fabricação, comercialização e pós-venda, a EMBRAER tem, hoje, uma base global de clientes e importantes parceiros de renome mundial, o que resulta em uma significativa e pós-venda, a EMBRAER tem hoje uma base global de clientes e importantes parceiros de renome mundial, do que resulta uma significativa representação do Brasil no



disputado e exigente mercado aeronáutico mundial. Um conjunto de atividades e de procedimentos, caro Vice-Presidente Eduardo Cunha, em âmbito corporativo, que assegura que a EMBRAER seja conhecida e aprovada internacionalmente pela ABS Quality Evolutions. Um conjunto de atividades por que, desde 1996, a EMBRAER é certificada pela norma ISO 9001. Em 2003, a EMBRAER foi recomendada para certificação pela norma AS 9100, porém, para atender a requisitos adicionais específicos da indústria aeroespacial, a EMBRAER é certificada, desde 2002, pelas normas ISO 14001 e OSHA 18.001, tendo sido a primeira indústria aeronáutica a conquistar esse feito.

Como a maior exportadora brasileira nos anos de 1999 e 2001 e a segunda maior empresa exportadora nos anos de 2002, 2003 e 2004, atualmente sua força de trabalho totaliza 19.265 empregados, 85,9% baseados no Brasil, e contribui para a geração de mais de 5 mil empregos indiretos.

Tanto quanto hoje e até hoje, nós corremos risco, nós, passageiros, usuários do transporte aéreo e todos os demais integrantes da cadeia que forma o sistema do tráfego aéreo brasileiro, pois o mesmo sistema ainda carece de muitos ajustes e correções. Eis que, de repente, todo esse histórico de conquista alcançado pela EMBRAER se vê posto também em risco, a partir do malfadado acidente de 29 de setembro de 2006.

Fazendo a defesa da EMBRAER, sem ter a procuração de V.Exas., mas como brasileiro e estudioso, eu acredito que esta Comissão está defendendo as empresas brasileiras, e acho, Sr. Presidente, caro Relator, que não é por causa de imperícia do sistema de controle aéreo brasileiro e nem tampouco por causa da imperícia e da negligência desses pilotos americanos, que vão enodar uma empresa que tem todo esse currículo de prestação de serviço ao País e ao mundo. Uma empresa que, como acabou de ser dito, tem quase de 8 milhões de horas de vôo, e não é por causa dessa situação que a empresa vai ficar no mercado com a possibilidade sequer de ter o mínimo de envolvimento com esse acidente, e não falo em nome da Comissão, mas em meu próprio, Deputado, acredito não ter.

Acabou meu tempo, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, ainda faltam 2 minutos.



O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Pois não, Sr. Presidente. As perguntas que eu iria fazer ao nobre Presidente foram todas elas questionadas e, diga-se de passagem, com competência, pelo nosso Relator. Portanto, todos os meus 8 questionamentos já foram praticamente respondidos.

A única pergunta que faço é: se comprovada falha no sistema, no *transponder*, o que acredito de pouca possibilidade, e a responsabilidade também dos pilotos americanos, e se caminha para isso, eu gostaria de saber se a EMBRAER vai propor uma ação indenizatória contra a American ExcelAire, que foi a companhia que comprou a aeronave e também ao fornecedor, que forneceu o *transponder*.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Nós temos convicção absoluta de que não houve qualquer falha no equipamento. E essa convicção se tornará certeza, ela já se tornou certeza no âmbito do inquérito da Polícia Federal e poderá se tornar certeza também no âmbito da investigação do órgão competente, que é o CENIPA. Então, essa é a nossa base. Evidentemente, se todos os indícios, todas as evidências de que não houve falha apontarem para uma falha de equipamento, aí, evidentemente, a empresa tem que se colocar juntamente com o fabricante do equipamento, porque nós não fabricamos o equipamento, como solidários nessa responsabilidade. Mas é importante ressaltar que o único processo que até agora foi conclusivo concluiu por não falha.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não.

Vamos ao próximo inscrito, a nobre Deputada Luciana Genro.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, faltou a relação sobre a empresa que comprou a aeronave, se também pretende processar a empresa.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Bom. Eu diria que essa é uma suposição que eu não teria nem condições, e seria até leviano da minha parte fazer qualquer conjectura dessa natureza neste momento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputada Luciana Genro, começando às 10h26min, terminando às 10h36min.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada, Sr. Presidente.



Na verdade, vou destoar um pouco dos elogios — e acredito que o senhor não veio aqui para ouvir elogios, mas, sim, para dar explicações.

Eu fiz uma pesquisa na Internet, uma pesquisa básica, e me deparei com algumas notícias que, de uma certa maneira, colocam em dúvida essa certeza que o senhor coloca a respeito de não haver falhas ou problemas de fabricação no equipamento. Primeiro, uma matéria da colunista da *Folha* Eliane Cantanhêde, do dia 21 de abril, em que ela relata que a empresa americana ExcelAire, que seria a dona do Legacy, acusa a EMBRAER e a Honeywell, fabricante do *transponder*, por problemas sérios. Diz Eliane Cantanhêde que, num relatório entregue à Polícia Federal, de 134 páginas, os advogados da ExcelAire dizem que um dos componentes em que são instalados o *transponder* e a parte do sistema de rádio já tinha apresentado defeito antes numa aeronave agora fora de linha, foi devolvido pela EMBRAER à Honeywell, voltou ao Brasil e foi instalado no Legacy.

Diz o advogado da ExcelAire: “A EMBRAER nunca revelou à ExcelAire que os referidos componentes não eram novos nem tampouco informou que já haviam sido devolvidos à Honeywell para reparo”, os advogados José Carlos Dias e Theo Dias. Pelo relato deles, 2 dias antes do acidente, os pilotos de teste da EMBRAER notaram, num voo de aceitação do Legacy, que as imagens de gerenciamento de voo estavam piscando e trêmulas.

Dizem também os advogados que inspeção posterior da própria EMBRAER revelou que os sistemas estavam conectados incorretamente, o que motivou suspeita de que outros sistemas poderiam apresentar, da mesma maneira, conexões defeituosas. Citaram exemplos: painéis inoperantes foram identificados pela EMBRAER durante um voo de produção em 12 de julho de 2006.

No relatório há referência ainda a problemas significativos com o Legacy antes do voo inicial. Os advogados citam falhas nos painéis do FMS, um tendo apresentado problemas de navegação, e o outro deixando de indicar frequências durante o voo teste.

Além disso, a IFATCA diz, em uma observação feita após o acidente, que o *cockpit* do Legacy da EMBRAER pode ser um armadilha perigosa para os pilotos. O Legacy com o seu — é que está em inglês aqui, e eu tenho de traduzir simultaneamente —, com os seus equipamentos feitos pela Honeywell no seu painel



pode ser um perigo no ar, pode ser desligado inadvertidamente o *transponder* ou colocado no *stand by* de forma muito fácil, segundo a IFATCA. E também o fato de que, muito embora depois a Agência Americana de Aviação tenha dito que a determinação para o *recall* não atingiria esse modelo do *transponder*, mas, além da Agência Americana de Aviação haver determinado *recall* em vários modelos de *transponder* usados em jatos, depois eles dizem que não era o caso desse, mas esses *transponders* estariam tendo problemas exatamente de se desligarem inadvertidamente.

E a Agência EUROCONTROL, que é o órgão responsável pelo controle do tráfego aéreo na Europa, também havia detectado deficiência em 2 modelos de *transponders* produzidos pela Honeywell, que, aparentemente, não são os mesmos usados nesse Legacy, mas seria um indício de que esses *transponders* produzidos pela Honeywell podem ter problemas. Eles citam aqui 2 modelos e dizem que as unidades funcionam incorretamente, entrando no modo *stand by*, se a tripulação da aeronave levasse mais de 5 segundos usando o botão giratório da unidade de rádio para mudar o código de controle. Então, nesse caso do *recall*, inclusive, a EMBRAER sustentou perante a EUROCONTROL, que a perda do *transponder* não provoca um risco tão grande que justifique um prazo tão urgente para a mudança do aparelho, segundo a reportagem do *Correio Braziliense*. Aparentemente, esse seria um problema detectado em outros *transponders*, mas que poderia também atingir esse, embora, talvez, nesse ainda não tivesse sido detectado até o momento do acidente.

E principalmente essas acusações feitas pelos advogados da ExcelAire, que teriam entregado toda essa documentação, esse relatório à Polícia Federal, onde acusam, de forma bastante contundente, tanto a Honeywell como a EMBRAER por esses problemas que já mencionei.

E também gostaria de perguntar ao senhor sobre a... Pela informação que tenho, é uma empresa terceirizada da EMBRAER que teria feito o plano de vôo dos pilotos do Legacy. Então, perguntaria se essa empresa fez aos pilotos o *briefing* do plano ou se simplesmente esse plano foi entregue, porque, em se tratando de pilotos americanos que não conhecem o espaço aéreo brasileiro, o *briefing* seria uma



maneira muito importante de deixá-los mais conscientes das mudanças de nível e de todas as operações que eles teriam de fazer.

Então, pergunto se o senhor tem conhecimento se essa empresa terceirizada da EMBRAER tem o hábito de fazer esse *briefing* aos pilotos, principalmente quando se trata de pilotos estrangeiros?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Vou tentar, então, responder às perguntas de V.Exa. Na verdade, são vários pontos que V.Exa. colocou. Todas as referências que V.Exa. fez são referências de conclusões, opiniões e até acusações, e nós não temos o controle sobre o que as pessoas fazem. Efetivamente, no âmbito do processo da Polícia Federal, nós nos deparamos com essas acusações, e o fato é que não houve e não há nenhuma evidência que corrobore nenhum documento. Essas afirmações feitas não foram suportadas por nenhuma documentação, por nenhuma evidência clara de que isso ocorreu. O *transponder* não foi reparado, ele não... Ele era um equipamento novo. Então, essa afirmação é desqualificada. Na verdade, ela foi desqualificada no âmbito do processo. E é difícil comentar uma acusação que...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Os advogados mentiram, então, perante a Polícia Federal? Eles mentiram perante a Polícia Federal?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - V.Exa. sabe que, em um processo dessa natureza, as pessoas fazem acusações. A gente tem de se ater àquilo que as instituições estão conduzindo. Quer dizer, não cabe a mim julgar se há...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputada Luciana Genro, 2 minutos ainda.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO – ... não me cabe julgar se houve ou não houve falso testemunho. O que posso dizer a V.Exa. é que isso foi levantado exatamente no âmbito do processo da Polícia Federal, foi exaustivamente averiguado, farta documentação foi produzida por ambos os lados, e a conclusão do relatório, V.Exa. bem conhece, não aponta para qualquer corroboração dessas informações. Como o tempo é curto, sobre a questão do *briefing*, que V.Exa. perguntou, na verdade, não se trata de uma empresa terceirizada. Trata-se de uma empresa especializada em preparar planos de vôos. O nome...

O SR. SÉRGIO MAURO DE MORAES REGO COSTA - Universal Weather.



O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Universal Weather. Essa empresa fornece o plano de vôo. O plano de vôo é fornecido ao comandante da aeronave. O papel da EMBRAER nesse processo é de apoio. Então, nos foi solicitado apoio, e nós preparamos esse apoio, via essa empresa, que é especializada. Nós não temos esse conhecimento até preparado. Até fazemos com os vôos internos. Temos uma pequena operação. Isso foi apresentado aos pilotos, e queremos crer que eles fizeram toda a análise. Foi enviado também a Brasília em paralelo, e, digamos, esse *briefing* é o próprio entendimento do piloto sobre o que ali está. Estamos falando... Eu não tenho as informações específicas sobre a experiência dos pilotos, mas eu sei que são pilotos que têm alguma experiência em operação de aeronaves, internacionalmente. Então, é sobre isso. Quer dizer, não se trata de uma empresa terceirizada, não é um trabalho que nós fazemos, mas, sim, de uma empresa especializada.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - No caso desse *recall* que ocorreu sobre outros *transponder*, de outros modelos, e aparentemente não atingiria o Legacy, o senhor não aventaria a possibilidade de que, já que houve em outros modelos, poderia também haver problema nesse *transponder* produzido pela Honeywell?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Encerrou o tempo de V.Exa., nobre Deputada.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - O fato de o fabricante ser o mesmo fabricante de equipamentos diferentes não gera qualquer conclusão ou indicação imediata de que, se um determinado equipamento apresentou falhas, outro também apresentará pelo fato de ser produzido pela mesma empresa. O que temos, factualmente, a falar é que temos 11 milhões de horas de vôo nos modelos 145, 135, 140 e Legacy, que compõem essa família de aviões com esse tipo de equipamento, e nunca tivemos esse tipo de situação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Eduardo Cunha, começando às 10h37min e terminando às 10h47min.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, Sr. Depoente, a quem cumprimento e agradeço por estar presente



para responder. Vou tentar fazer uma série de perguntas breves, para que a gente possa tentar usar bem o tempo. Primeiro, só para complementar uma pergunta do Deputado Otavio Leite. V.Sa. falou sobre o controle acionário da EMBRAER estar diluído. Mas quem é o maior acionista hoje da EMBRAER privado?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Temos hoje a Companhia Bozano. Eu não saberia dizer o maior, mas a Companhia Bozano é um grande acionista da empresa ainda; PREVI, o Fundo de Pensão PREVI; Fundo de Pensão SISTEL, esses são talvez os 3 maiores acionistas brasileiros. O BNDESPAR também tem uma participação relevante e vários fundos de pensão norte-americanos que também têm participação. As ações estão em bolsas de valores. Portanto, literalmente, elas podem trocar de mãos todo os dias, não é?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Certo. O senhor falou que a EMBRAER tem o hábito de os aviões serem entregues, quer dizer, entregues FOB, no Brasil. Eles vêm e buscam o avião. Há algum caso em que piloto da EMBRAER entrega avião?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Na verdade, não é FOB. Existe um termo específico.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Com FOB eu quis me referir a exportação, mas deve ter um...

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Perfeito, só aproveitando a oportunidade para talvez adicionar uma informação a V.Exa. O termo é FAF, que é Fly-Away-Factory, criado especificamente para aeronaves. Eu me recordo de um caso assim, que foram os Tucanos da Força Aérea Francesa. Esses Tucanos... Nós tínhamos a responsabilidade contratual de levá-los até o Salão de Provence, na França, para entregar lá. Que eu me recorde, assim de memória, é o único caso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Quanto tempo esses pilotos que levaram o Legacy voaram com esse avião aqui no Brasil, quantas horas de vôo?
(Pausa.)

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Eu não saberia responder. O Sérgio me informa que da ordem de 4 a 5 horas.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - De 4 a 5 horas, somente. Nos modelos anteriores que foram entregues de Legacy para essa mesma empresa, a



ExcelAire, foi semelhante? Eles mandaram pilotos aqui, os pilotos voaram esse mesmo número de horas, houve a mesma forma de confecção de plano de vôo, foi o mesmo sistema?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Sim. O Legacy é um avião muito maduro. Ele é um avião que foi desenvolvido a partir de um avião comercial, a bem da verdade, que é o RJ145, que, no Brasil, conhecíamos aqui em operação na Rio-Sul, era o Jet Class da Rio-Sul. É um avião cujo DNA, por assim dizer, é de um avião comercial, um avião feito, projetado, construído para operar com muita intensidade, com muita frequência. Ele é, perdoem a expressão, um burro de carga, por assim dizer. Foi projetado para isso. Então, é um produto muito maduro e, geralmente, os vôos de aceitação são poucos e de poucas horas, justamente, porque o produto é bastante instável, bastante maduro, não é?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, eu nem falo sobre aceitação; eu falo mais sobre a capacidade dos pilotos, que não são pilotos habituados a voar com esses aviões, estarem suficientemente maduros para voar com esse avião. Com a aceitação, eu até concordo; ninguém está discutindo a qualidade do Legacy ou da família, porque são aviões fantásticos. Mas do ponto de vista da capacidade dos pilotos de saírem daqui com esses aviões.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Essa questão não é subjetiva; ela é objetiva. Porque o órgão responsável por certificação aeronáutica, no caso, o FAA, americano, ou ele qualifica o piloto ou ele não qualifica o piloto. E os pilotos eram qualificados. Quer dizer, eles tinham autorização...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para voar Legacy?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Licença para voar Legacy, sem dúvida, senão, não seria um ato....

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Para ter essa licença lá eles fizeram algum tipo de treinamento ou teste com avião Legacy nos Estados Unidos?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Qualquer licença de aeronave pressupõe um treinamento prévio. Nós temos simuladores nos Estados Unidos; aliás, nós, não, a EMBRAER, quer dizer, o programa tem. Existe uma empresa chamada *Flight Savety International*. Essa empresa provê treinamentos. A responsabilidade por esse treinamento é do operador, evidentemente, então, os



pilotos passaram por esse treinamento, passaram pela certificação do FAA, e foram certificados. Não teria nada como qualificar esse processo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Se a gente entende que a companhia já tinha 4 aviões Legacy, por que eles não mandaram para cá um piloto que estava voando regularmente com um Legacy nos Estados Unidos? Mandaram um piloto que era inexperiente ainda com esse Legacy.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Eu não saberia responder essa pergunta a V.Exa.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Esse funcionário da EMBRAER que estava no avião qual era a qualificação dele? O brasileiro, no caso, que virá depor amanhã.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Nós tínhamos 2 pessoas... O brasileiro? Ele trabalha na área comercial. Está mais ligado à área de vendas.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Qual é o conhecimento técnico dele? A formação dele? Ele é engenheiro?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não saberia, um momento só...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só uma pergunta, uma pergunta do Deputado Eduardo Cunha, porque na degravação da caixa-preta não fica claro isso.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Perdão, eu não entendi.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O que estava na cabina era o brasileiro ou o americano, segundo informação de V.Sa.? O que esteve na cabina junto era o brasileiro ou o americano?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Também não saberia dizer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Uma dúvida, uma curiosidade...

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Eu quero esclarecer que eu não tive acesso, nem eu nem pessoa alguma tem acesso diretamente ao conteúdo da caixa preta que não esteja envolvido no acidente. O Sérgio me afirma aqui que foi o brasileiro. Eu tenho aqui as informações...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O brasileiro é que esteve na cabina?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O nome dele é Daniel Robert Bachmann. Ele é formado em ciência da computação; trabalha conosco há 4 anos e meio. A sua



atividade, respondendo a V.Exa, especificamente, é ligada à área estratégica de comunicação da aviação executiva. Ele estava, como eu disse em alguma pergunta anterior, provavelmente, por conta da presença do jornalista estrangeiro que era...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, era um trabalho mais de comunicação social, não um trabalho de comunicação mesmo.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Era o jornalista que estava presente no vôo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Ele não reportou nada, nenhuma anormalidade que aconteceu durante o vôo, não fez algum reporte à EMBRAER sobre isso?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não do meu conhecimento.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Há uma acusação feita por um controlador que esteve depondo ontem, num papel até que ele deixou escrito — e há uma suspeita, várias pessoas já falaram sobre isso informalmente —, que havia oscilação de altitude que chegava a 4 mil pés no momento em que o *transponder* estaria desligado, segundo o ramal primário.

O senhor tem conhecimento disso, o senhor acha que eles desligaram o *transponder* propositadamente e fizeram testes com o avião? O senhor aventava essa possibilidade como causa disso?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Eu acho que isso seria... Sobre oscilação, gostaria de perguntar se há alguma informação... *(Pausa.)* O comandante Sérgio Mauro me informa que essa referida oscilação, pelo que ele me recorda aqui, ela ocorreu no momento em que o *transponder* deixou de funcionar; e não estaria hoje caracterizado ainda se foi uma questão efetiva de oscilação....

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, não está, porque não há uma altimetria no radar primário. Mas o funcionário não alertou ou não falou nada com relação a isso? Não houve informação alguma dele?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Posso ...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, ele estará aqui amanhã, e nós vamos perguntar.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Do meu conhecimento, não. Posso atestar isso tranquilamente.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A EMBRAER está sofrendo alguma ação, algum processo pelo acidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Cunha, já contei: um minuto.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Nós estamos sofrendo ações nos Estados Unidos, sim. Não saberia a quantidade de ações, mas diversas ações, nos Estados Unidos, sim.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor falou aqui que o plano de vôo preparado por uma empresa de assessoria, mediante a solicitação dos pilotos, foi levado e que o piloto aprovou. Então, o senhor poderia afirmar para a gente que o plano de vôo que foi concebido pela Universal foi aprovado e era de conhecimento preciso dos pilotos no momento em que eles saíram, que eles decolaram?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Certamente, senão, eles não teriam nem condição de operar a aeronave. Certamente, sim, bem como também o controle Brasília, não é? Quer dizer os dois, tanto como o comandante do vôo quanto o controle...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas é importante essa informação sobre o conhecimento do plano de vôo pelos pilotos. Se eles... Porque eles poderiam ter decolado; mandaram para o nível 370, eles foram, mas não conheciam o plano de vôo ou não tinham participado do plano de vôo, e foram tentar conhecê-lo durante o trajeto. Essa informação é relevante.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Mas, certamente, eles tinham conhecimento...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Na posição do senhor eles tinham conhecimento?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Completo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A Deputada Luciana havia falado sobre o *transponder* Honeywell. Essa empresa fornece *transponder* para outros fabricantes de aviões? Qual é o fabricante do *transponder* que estava, por exemplo, no Boeing da Gol? O senhor tem conhecimento?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - A primeira parte eu tenho conhecimento. Fornece, sim, é uma empresa de grande porte...



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Por exemplo?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - ...fornece para vários, para a Boeing, para a Airbus. Agora o *transponder*, no caso específico do Boeing, eu não saberia informar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas a Boeing tem também esse tipo de *transponder*?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Ah, sim. Esse tipo de *transponder*...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não. Desse fabricante? Perdão.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Usa equipamento desse fabricante, com certeza.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Com certeza absoluta? Só para tentar mostrar que se era bom também para a EMBRAER, era bom para a Boeing, também poderia ser bom para a EMBRAER.

O senhor está na EMBRAER há quanto tempo?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Há 22 anos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Esse plano de vôo que foi feito por essa empresa Universal, por solicitação da EMBRAER, esse plano de vôo está em poder da EMBRAER? A EMBRAER tem essa solicitação? Foi paga uma prestação de serviço por isso? É usual essa prestação de serviço por essa empresa, ou foi naquele momento só contratada por esse serviço?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não. É usual. É inclusive por ofício da Comissão, esse plano hoje foi entregue à Comissão, hoje.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Está certo, Sr. Presidente. O meu tempo está se esgotando já. Antes que V.Exa. me corte, eu vou devolver a palavra, agradecendo as respostas e não deixando de ressaltar o papel importante que temos de fazer. Para obter essas informações precisas, mas temos também que tentar preservar a exposição da EMBRAER no mercado internacional, para que não possa isso causar prejuízos de desqualificação de uma empresa do porte da EMBRAER, porque é tudo o que os concorrentes querem. Então, nós temos de ter o cuidado de buscar informações precisas, buscar as responsabilidades; precisamos ter o devido cuidado, para não perdermos um patrimônio comercial do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não.



O próximo inscrito é o nobre Deputado José Carlos Araújo, começando às 10h49min e terminando às 10h59min.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Muito obrigado, Sr. Presidente, Sr. Relator. Inicialmente quero agradecer a presença aqui do Diretor da EMBRAER e o pronto atendimento da nossa convocação. Presumo, Sr. Presidente, que V.Sa. tem acompanhado o andamento dos trabalhos desta CPI, principalmente os depoimentos das pessoas que aqui compareceram. V.Sa. gostaria de fazer algum comentário sobre as posições aqui externadas em relação às matérias que são objeto das investigações desta CPI sobre o acidente de 29 de setembro, naquilo que diz respeito à EMBRAER?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não. A nossa postura sempre foi de apoio a qualquer iniciativa das instituições. Evidentemente, o CENIPA é o órgão primário de investigação dos acidentes aeronáuticos. Tivemos posteriormente a Polícia Federal com o seu inquérito, fomos envolvidos profundamente nesse trabalho e, da mesma forma, estamos aqui com a Comissão Parlamentar de Inquérito, com a mesma postura.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - É lógico que eu concordo com as afirmações, com as colocações do Deputado Eduardo Cunha. Sem dúvida nenhuma, nós temos de preservar a empresa nacional, a empresa que tem um nome internacional, mas nós estamos tratando também de vidas humanas que foram perdidas no trágico acidente da Gol. Por isso nós temos que averiguar e tentar todas as informações, doa em quem doer. Se tiver que pegar na EMBRAER, paciência. Nós gostaríamos que não — e temos certeza também que não. Mas temos que investigar a fundo para chegarmos ao que nós queremos.

O nosso nobre Relator, competente, de uma competência que é, pelo que tem demonstrado nesta Casa, quase que esgota todas as perguntas que os Deputados queriam fazer. E nós ficamos satisfeitos com isso.

Mas eu queria saber uma coisa, que isso está me intrigando: há possibilidade de o *transponder* ser desligado sem ação humana? Porque nós estamos falando, sempre estamos procurando saber o seguinte: que alguém desligou, não desligou, precisa de 2 toques, 1 toque, não sei o quê. Agora, ele tem condição, de alguma



forma, por deixar de acionar alguma coisa, de ele ser desligado, sem ter que ter uma ação humana para que isso seja feito?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Eu diria que só no caso de uma falha. Operacionalmente, não.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Todo esse tempo que a EMBRAER tem — se não me engano, 37 anos, é isso?...

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Trinta e sete anos.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - ... — já aconteceu alguma falha de o *transponder* ser desligado, ou algum fato relevante com esse tipo de equipamento na EMBRAER?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - No meu conhecimento, não. Como eu ressaltai anteriormente, essa família de aeronaves, nós acumulamos aí uma... nesses 10 anos aí, coisa de 11 milhões de horas, e não é do meu conhecimento falhas em equipamentos dessa natureza.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - O senhor tem conhecimento...

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Só um minutinho. Só confirmando com o meu colega. (*Pausa.*) Tampouco tem esse conhecimento.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - O senhor tem conhecimento, já que o senhor é do ramo, tem conhecimento de que o *transponder* já tenha causado algum acidente, em alguma parte do mundo também por ele ter sido desligado, ter acontecido algum acidente?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Do meu conhecimento, eu acho que esse talvez tenha sido o primeiro caso onde houve uma colisão aérea por questões ligadas a esse assunto.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - E todas as aeronaves também têm um radar na tela, pega uma tela no radar. Por que é que nem o radar do Legacy nem o da Gol, um pegou o outro avião, contactou a presença de outro avião?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Porque justamente eles dependem dos sinais dos *transponders*. Então, é o sinal do *transponder* que dá a leitura nesse radar, que dá essa identificação. V.Exa. não...



O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Então, a Gol... não podia estar na tela da Gol, porque o *transponder* do Legacy estava desligado. Certo?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Efetivamente.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Mas, no Legacy, o da Gol estava ligado.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Mas as coisas estão interligadas entre si. Quer dizer, o fato de estar desligado no Legacy não permitiu que ele fizesse a leitura do...

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Não. Mas espera aí. Quem faz a leitura não é o *transponder*; quem faz a leitura é o radar, que não tem nada uma coisa a ver com outra. O radar do Legacy teria que pegar o sinal do da Gol.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Sr. Presidente, V.Exa. permitiria que eu passasse a palavra, talvez, ao Comandante, que talvez ele pudesse dar a resposta? Um momento, por favor.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Porque o *transponder* emite um sinal, emite um sinal. Então, esse sinal é captado pelo radar do outro avião. Então, é possível, é muito claro que o da Gol não poderia pegar o sinal do Legacy porque estava desligado. Mas o Legacy tinha que pegar o da Gol que estava ligado.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Há 2 equipamentos de que estamos falando aqui: um é o *transponder*, que está ligado ao que se chama de TCAS, que é um equipamento que monitora tráfego. E esses 2 equipamentos conversam entre si. Um estando desligado, não há essa comunicação. Talvez — eu não tinha percebido a sua pergunta —, os radares que estão nos aviões são radares meteorológicos, não são radares de detecção metálica.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Metálica.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Então, o canal de comunicação para detecção de tráfego é justamente o TCAS associado ao *transponder*. Um estando desligado, não há comunicação.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - E nem a transmissão de rádio de um que estava tão próximo foi captada porque estavam em frequências diferentes, não é? Talvez fosse isso.



O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Eu não saberia dizer, mas conceitualmente, quer dizer, o rádio, por si só, não daria condição de a pessoa saber onde o outro se encontra.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Olha: ficou claro para mim que tinha um técnico da EMBRAER, no avião da EMBRAER, nesse vôo, ou comunicação social, ou do que fosse, quer que fosse, ele estava no avião. É óbvio que ele, ao chegar na EMBRAER, ele deve ter feito um relato, deve ter feito um relato para a direção da EMBRAER. Ele deve ter feito, por escrito, um relato, esse é o mínimo que se pode exigir de alguém. Nós, quando viajamos aqui, os Deputados quando viajamos ao exterior, ao voltar, temos que fazer um relato de como foi, o que aconteceu, para poder dar entrada à Câmara. Eu admito, acho que o técnico da EMBRAER também, ao chegar de volta e com vida a EMBRAER, ele deve ter feito um relatório do que aconteceu durante toda a viagem e do que aconteceu na hora do acidente. O senhor tem conhecimento...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. dispõe de 2 minutos ainda.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - O senhor tem conhecimento desse relatório?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Ele certamente reportou tudo. Inclusive, ele reportou-se até em juízo. Não em juízo, perdão, mas no âmbito do inquérito, da própria Polícia. Ele estará aqui amanhã; acho que é muito mais adequado até que ele possa responder pessoalmente às perguntas. Mas como as pessoas que estavam a bordo no momento do acidente, eu imagino que quem estava ali não teve muita idéia do que aconteceu até pousarem, até nos dias posteriores.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Mas ele tinha conhecimento do que estava acontecendo no avião. Por isso, Sr. Presidente, é importante não só um relato que ele vem dar aqui. Mas eu gostaria de requisitar esse relatório que foi feito por esse técnico à EMBRAER, logo depois do acidente, quando ele chegou. Porque agora, depois do caso passado, nesse tempo, ele pode não se recordar de tudo. Mas ao chegar, logo, dias depois, ele deve ter feito um relatório substanciado. E nós gostaríamos de requisitar esse relatório.



Com isso, Sr. Presidente, eu quero agradecer e ficar dentro do meu horário, falta apenas 1 minuto, está acabando aqui, 10h58min. Quero agradecer ao Sr. Presidente, ao Relator, à EMBRAER por ter vindo aqui e não deixar de elogiar, também, a EMBRAER, pela empresa que é, pelo nome que leva do Brasil para fora daqui. E tenho certeza de que a EMBRAER vai continuar a crescer por muito mais tempo.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Muito agradecido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecemos ao nobre Deputado José Carlos Araújo.

Passemos ao próximo inscrito, que é o nobre Deputado Vic Pires Franco, que terá 10 minutos, começando às 10h59min e terminando às 11h09min.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu peço a V.Exa. que me dê mais 3 minutos e ao Relator, porque eu tenho aqui..., o único que tem a transcrição da caixa-preta, até porque a Aeronáutica, até hoje, não mandou a caixa-preta para cá. Ontem, eu mostrei para o Relator, o Relator teve acesso e é muito importante aquilo que vou falar aqui.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, eu só concedo os 3 minutos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, eu queria fazer uma pergunta ao Presidente (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - ... se a gente souber como é que S.Exa. conseguiu essa caixa-preta.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Sr. Presidente, eu gostaria de saber se essa informação é oficial, porque esse tipo de informação...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É oficial.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - ... não pode ser falada nem trazida aqui se não for informação oficial. Eu respeito muito o Deputado...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu não seria irresponsável de trazer uma informação que não fosse oficial, jamais.



O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Mas é. Eu gostaria de saber essas fontes porque são importantes. Porque V.Exa. tem esse tipo de fonte. Deve ser o seu faro jornalístico, quero parabenizá-lo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não sou obrigado a dar as minhas fontes.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires Franco, V.Exa. já está consumindo o seu tempo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. Eu não estou consumindo o meu tempo. Então, aí eu abro mão.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Se é de fonte não é oficial.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Deputado, fala primeiro e pede a prorrogação no fim.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Vic "Caixa-Preta" Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, Sr. Presidente Frederico, quero saber do senhor qual era a função desses 2 funcionários dentro da aeronave. Eles foram... O senhor já disse que eles foram apenas acompanhando. Pela transcrição da caixa-preta que o senhor disse que não teve ainda informação, não teve acesso, o senhor teve alguma reunião no outro dia, ou dias depois do acidente, com esses funcionários para eles lhe relatarem exatamente o que eles fizeram dentro do avião?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não, senhor. Francamente, eu nem conheço, inclusive, os funcionários. E a coisa ocorre...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor pode perguntar ao senhor que está acompanhando o senhor se ele teve?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Com certeza. *(Pausa.)*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ninguém teve nenhum...

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quer dizer, eles estavam assim, dentro do avião...

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Certamente, houve.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque pela caixa preta aqui, eles tiveram um trabalho quase que como comandante e como co-piloto do avião. Eu



tenho aqui as transcrições. Eles fizeram o balanceamento do avião. O Sr. Ralph... Quem é Ralph e quem é David? David é o da Henry. Henry é o seu funcionário nos Estados Unidos.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Henry é o nosso empregado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E o que vem aqui hoje é o?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Daniel.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Daniel. Pois então, eles fizeram o balanceamento do avião. Apenas vai embora daqui...

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Questão de ordem, Sr. Presidente. Preciso interromper. Sr. Presidente, mais uma coisa está me intrigando: os Democratas têm tido informações privilegiadas. Primeiro, um traz uma informação...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque nós somos competentes.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - ... de um radioamador. Não, não estou discutindo competência, V.Exa. está tendo fontes. Fontes que, por alguma razão, e nós queremos saber. Os Democratas estão tendo aqui...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, desconte do meu tempo.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Primeiro, nós tivemos aqui o emissário do Papa, o representante do Papa que trouxe...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O PT fazia antes isso e ninguém reclamava. Hoje a gente faz...

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - ... que trouxe uma gravação de um radioamador que não foi explicada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu gostaria de manter o meu tempo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está descontado do tempo de V.Exa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vai ser descontado o tempo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vai ser descontado.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Segundo, traz aqui as transcrições da caixa-preta, que esta Casa... Sr. Presidente, eu queria, por favor, que o senhor mantivesse a minha palavra.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, eu estou numa questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou manter a palavra de V.Exa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Isso não é questão de ordem.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Claro que é uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Formule a questão de ordem.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Isso é uma questão de incômodo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Para contraditar.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Eu não sabia que V.Exa. estava incomodado. Eu não sabia.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não estou incomodado, eu apenas quero terminar o meu raciocínio, porque sempre é assim. Eu tenho aqui a transcrição oficial da caixa-preta que, acabando hoje os depoimentos, eu vou passar para o Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, V.Exa. iria terminar o seu tempo às 11h9min. Eu vou lhe dar...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu quero terminar o meu tempo, mas aí fica complicado. Isso parece que é uma armação para que eu não leia a caixa-preta.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - O Deputado Vic está realmente incomodado. Não quer deixar que eu faça a questão de ordem porque ele não quer revelar a fonte. Tudo bem, não revele a fonte. Agora, ele não tem documento oficial aqui para trazer.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O próprio Relator já anunciou ontem no *Jornal Nacional* que ele tinha a caixa-preta. E a caixa-preta foi dada por mim.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Eu não quero discutir o que o Deputado disse.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Relator, me desminta ou me confirme.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, deixa o Deputado José Carlos Araújo formular a questão de ordem dele.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - O Deputado está nervoso. Eu não sei qual é a razão do nervoso dele.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas eu estou calmo!

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Eu quero formular minha questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele está com a palavra. Deixe ele formular a questão de ordem dele.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Primeiro, o emissário do Vaticano trouxe uma gravação de um radioamador, com uma gravação nítida, tranqüila, limpa, o que não é comum nos equipamentos de radioamador. Agora, o Deputado Vic, extremamente competente, eu quero louvar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Muito obrigado. A recíproca é verdadeira, até porque nós fomos colegas de partido até pouco tempo atrás.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, por favor.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - O que me honra muito. E agora o Deputado Vic tem uma informação privilegiada, traz aqui, como documento oficial, que não é oficial. Oficial é se foi endereçado a esta Casa, a esta Comissão e se o Relator tiver uma cópia. O Relator tem uma cópia dessa transcrição da caixa-preta?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele já me pediu ontem.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Não tem! O Relator não tem a transcrição da caixa-preta e o Deputado já tem e, coincidentemente, o mesmo que o



colega do representante do Vaticano nesta CPI. Portanto, eu estou querendo saber uma explicação disso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero tratar sobre esse tema pela relevância. Primeiro, eu acho que não existe nenhum problema de o Deputado Vic Pires trazer as informações que ele aqui está trazendo com a propriedade que as informações chegam. E a partir do momento que ele apresenta essa degravação da caixa-preta do Legacy aqui na CPI, ela se transforma num instrumento oficial da CPI. Eu já fiz inclusive o pedido ao Deputado Vic Pires para que ele tire cópias desse documento, para que possa ser distribuído a todos os Parlamentares, porque ele está aqui, é concreto, veio.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Eu não concordo, Relator. Não concordo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Calma, Deputado.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Documento oficial tem que vir da Aeronáutica para V.Exa.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Aí V.Exa. vai estar oficializando o documento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aí eu me permito discordar de V.Exa.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - V.Exa. vai estar oficializando o documento...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Exa. oficie à Aeronáutica para saber se essa é efetivamente a descrição da caixa-preta e tem a confirmação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deixa eu falar. Se V.Exas. deixarem eu falar, a gente pode...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o nobre Relator, Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - V.Exa. é o que mais fala.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Carlos Willian, por favor.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas todos viram que eu não me atravesso na conversa de ninguém aqui. Eu procuro sempre seguir as regras e as normas do Regimento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O problema é que é sempre comigo essa polêmica.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, por favor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O que eu quero dizer é o seguinte: nós já... Ontem à tarde, eu fiz inclusive uma declaração pública sobre a morosidade da Polícia Federal e do Ministério Público do Mato Grosso em nos repassarem o inquérito que foi elaborado e que tem essas informações — todas elas. A primeira informação, quando nós fizemos lá imediatamente o pedido do inquérito da Polícia Federal, o Delegado Renato Sayão nos disse que havia encaminhado todo o processo para o Ministério Público do Mato Grosso. Quando nós fizemos o encaminhamento ao Ministério Público do Mato Grosso, num primeiro momento, o responsável do Ministério Público nos disse que as informações... Ele não tinha uma pessoa para tirar xérox e que, portanto, tinha dificuldade de enviar as informações. E, num segundo momento, ele disse: “*Não, eu já encaminhei para o juiz. Então, agora vocês têm que pedir para o Juiz*”. E nós encaminhamos, imediatamente, o pedido ao juiz, para que o juiz fizesse o envio desses inquéritos. Mas existe — é verdade, já falei isso aqui publicamente — uma certa má vontade desses órgãos em enviar esses documentos com a celeridade possível a esta CPI.

Então, nós já fizemos todos os encaminhamentos possíveis.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Espera aí. Deputado José Carlos.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos deixar esse assunto...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, essa é uma reunião que deve ser acordada internamente, eu pediria que continuasse com..



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É, para nós discutimos internamente, porque nós estamos com a testemunha aqui. Acho que, de certa forma, é até deselegante ficarmos aqui trocando farpas com a testemunha aqui.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Mas esse documento não pode ser apresentado como oficial?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não pode ser apresentado oficialmente, é evidente. Todo documento oficial tem que vir pela Comissão. Tem que ser requerimento dirigido aos órgãos e vir oficialmente para a Comissão.

Agora, a pessoa tem os seus modos e meios de ter acesso a informações e pode publicar essas informações sob sua culpa e risco.

Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Apenas para esclarecer, Presidente, porque eu fui citado, bem rápido, em 30 segundos. Tanto a informação que chegou a respeito da transcrição do diálogo do avião do Papa, como também aqui a do Deputado Vic Pires, além de tudo, são contribuições da sociedade civil organizada que querem contribuir com isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. Ninguém está discutindo.... Claro.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - O Deputado Vic Pires, como eu, assume a responsabilidade da informação. Quem quiser contraditá-la, que vá aos órgãos oficiais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro. Está claríssimo.

Deputado Vic Pires, começando às 10h08min, terminando às 10h18min.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Muito obrigado. Sr. Presidente, eu gostaria de saber qual é o treinamento que a EMBRAER dá aos pilotos que vêm buscar as aeronaves aqui?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - A EMBRAER não provê treinamento. O treinamento é uma responsabilidade do operador da aeronave.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Do operador?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Do operador da aeronave.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Da aeronave. A EMBRAER não dá treinamento ao piloto?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque aqui na caixa-preta ...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Presidente, eu gostaria de atenção. Aqui na caixa-preta o passageiro, o funcionário da EMBRAER, diz assim: "Alinhar e decolar." O Comandante diz: "Alinhar e esperar". "Eu, como perguntei 2 vezes, por que não quero decolar sem uma abertura". "Apenas vá embora daqui". O funcionário da EMBRAER diz.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, não podemos ler esse documento. Não é oficial. Não pode ser, Sr. Presidente

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, Sr. Presidente, aí, fica difícil!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O documento que ele está apresentando não é oficial. As fontes dele não nos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Deputado José Carlos, eu sou há 30 anos jornalista e Deputado Federal, e eu gostaria do respeito de V.Exa., que eu jamais traria um documento falso para cá.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado José Carlos Araújo, ele está com a palavra.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu sou há 30 anos jornalista e, pelo menos como jornalista, eu gostaria do seu respeito, já que como Deputado eu não tenho.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado José Carlos Araújo, por favor, deixa o Deputado Vic Pires com a palavra.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu jamais traria um documento falso na minha vida.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está garantida a palavra de V.Exa., Deputado Vic Pires. Pode falar.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu jamais. Se é para tirar o meu tempo, é melhor que corte o tempo, porque, assim, fica difícil.

Os pilotos... Isso é muito importante aqui, Presidente. O funcionário da EMBRAER diz aqui: *“Sim, eles...”* Eu vou ler todo o contexto. O co-piloto diz: *“Sim, o mais importante é isto: nós sentamos com eles e carregamos os mapas do aeroporto com distâncias de decolagem e aterrissagem...”* O co-piloto continua: *“...o que quer seja o CG...”* — que é o Centro de Gravidade — *“...eu achei que o CG seria uma simples, não sei, entrada, mas de fato era um pouco mais complicado do que eu pensei.”* Aí o seu funcionário entra e diz assim: *“Sim, todo software do avião é do lado do avião. Então, você provavelmente será um pouco melhor com ele do que o resto de nós. O formato é um pouco diferente”.* Diz o co-piloto. Aí o seu funcionário diz: *“Quando eu faço um cálculo para um cliente, eu termino com um cálculo de pista, e isto é contraintuitivo ao que eu preciso e ao que quero falar para o cliente que está o.k. se eu carregá-lo. Dúvidas do Comandante sobre FMS. O Comandante diz o seguinte: “Ainda trabalhando os problemas de como mexer nesta coisa. Eu ainda não sei, FMS...”* — que o senhor poderia dizer. Aí o funcionário da EMBRAER diz: *“Sem problemas”.* O comandante: *“Onde está o que nos dá o tempo total? Onde está o que nos dá o tempo total?”* Aí o co-piloto diz: *“Do lado direito ou esquerdo? Aí pousando não é ele.”* O seu funcionário diz uma hora aqui: *“Bem, tem que inicializar o airshow”* — que é aquele datashow. *“Então, ele não está lendo a última viagem, pegou um airpont na nossa frente”.* O comandante diz: *“O.k., ele tem que ser inicializado antes de cada partida”.* O seu funcionário diz assim: *“Roma devia ter ensinado isso a vocês”.*

Eu pergunto ao senhor: o senhor sabe o que é Roma, esse termo Roma?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não, eu não sei.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então. O seu funcionário diz aqui: *“Sim, há um pequeno panfleto de explicação como radar, os DVDs, todo esse tipo de porcaria, falando sobre como inicializar um e como inicializar outro. Vocês vão ter que colocar isso em suas coisas”.* E o Comandante diz: *“Sim, o.k.”* Aqui eles não sabem quando estão passando sobre Brasília, sobre a linha do Equador também. Aqui eles falam...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A linha do Equador eles não passaram.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas eles perguntavam se eles iam poder passar por lá para tirar foto. Para o senhor ver como esses pilotos não sabiam nem onde eles estavam. Aqui é muito importante, Presidente, porque há aqui um diálogo sobre uma nova entrega de um avião da EMBRAER. Eu vou começar lendo. O co-piloto diz: *“Onde está o TEB desta coisa?”* Eu não sei o que é isso.

Deputado Carlos Willian.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Por favor, silêncio.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - *“Eu estava procurando o TEB por conta própria e encontrei este”. “Olhe as primeiras duas páginas, pode haver um TEB específico para Manaus”. “Ó, estamos fazendo”. “Bem, nós sabemos ainda, mas estamos tentando tudo que pudemos. Eu estou fazendo isso. Se a ExcelAire está fazendo isso ou não nós não sabemos”.* O Co-piloto diz: *“Isso seria bom”.* *“O.k., então, são os donos quem têm que estar com o avião da ExcelAire”.* Isso quem fala é o co-piloto. *“Isso tem que ser gerenciado por vocês”.* *“Oh, sério, nada definido ainda”.* *“Nada definido”,* diz o seu funcionário. *“Estão tentando fechar isso”.* Hot-2: *“Mas se for, nós iremos então”.* Hot-1, que é o comandante: *“Oh, legal, nós temos os visas”* — que são os passaportes. O seu funcionário: *“Sim, vocês têm os visas”.* O Hot-1: *“Nós já temos os visas de 5 anos”.* O Hot-4: *“Por que mandar mais alguém então?”* Hot-4 é o da EMBRAER. Aí o Hot-1 diz: *“Certo, nós vamos nos divertir nessa, vamos descer no Rio;”* *“Oh, sim, vamos descer dois dias mais cedo no Rio”.* Aí o Hot-4: *“Uma semana nós vamos passar”.* O Hot-2 diz: *“Eu espero que nos deixem”.* O Rot diz: *“Eu não sei se nos deixarão passar uma semana”.* O Hot-4 diz: *“Eu ainda não sei”.* Aí o Hot-4: *“Nós manipularemos a data da entrega, não se preocupe”.* O seu funcionário diz isso para marcar uma possível data de entrega que coincida com o Rio de Janeiro.

Ou seja, o senhor disse, no início, que os seus funcionários ficaram restritos ao local dos passageiros, mas o que a gente vê aqui, e vai ver muitas vezes, inclusive para mim é a mais importante de todas, é que depois do acidente ele diz assim: *“Você precisa de mim para olhar alguma coisa?”* Quem é Henry?



O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - É o nosso empregado nos Estados Unidos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele pergunta para o comandante, e o comandante: *“Estamos trabalhando nisso”*. Depois do acidente. *“Bem, ele entendeu. O.k”*. Aí o co-piloto disse: *“Faça-me o favor, Ralph, isso é, Henry”* — que é o seu funcionário. *“Sim, pois não”*, diz Henry. Vejam bem a gravidade da coisa. *“Veja a minha velocidade e não me deixe ir tão rápido. Eu quero manter alguma coisa entre 200 nós e 245”*. O Henry diz: *“Tudo bem, deixe comigo que eu vou olhar isto”*. O Hot-1: *“Onde está aquela carta que você acabou de jogar no chão?”* *“Está aqui”*. *“A carta baixa, a carta baixa”*. *“Eu peguei exatamente aqui”*. *“Dê-me uma carta baixa. Está fazendo cada vez mais difícil essa velocidade. Cuidado, Henry, cuidado”* — e um palavrão. Vou voltar um pouco atrás, porque ainda tenho tempo.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O Henry estava pilotando mais do que os comandantes. Comandante e co-piloto não acham nada. *“Veja, eu não consegui achar”*. *“Oh, o quê? Tem o TAF.”* Mas eu vou mais à frente, Presidente, que para mim é o mais importante, antes que acabe o meu tempo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. dispõe de 2 minutos ainda, nobre Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas vou achar o mais importante para mim, para que a gente veja aqui o que aconteceu, na minha opinião, realmente. Aqui na página 40, de um total de 112, o co-piloto, que era quem estava comandando a aeronave, realmente, era quem entendia, diz assim, prestem atenção, senhores: *“Quer desligar isso ou quer deixar ligado.”* O comandante diz: *“Pode desligar, eu acho.”* Em seguida, o co-piloto diz o seguinte: *“Vamos pegar a nossa câmera?”* *“Peguei minha câmera, vou pegar meus óculos.”* Logo depois, que acho que aí foi desligado o *transponder*, logo depois ele vem e diz o seguinte, 2 ou 3 minutos depois, ele estava na rota, antes do acidente. E diz o seguinte: *“Eu só vou virar para a direita e voltar à rota.”* Não sei se vocês estão entendendo, eles saíram da rota. *“Eu só vou virar à direita e voltar à rota.”* Ele diz: *“Vamos um pouquinho naquela direção.”* O comandante diz: *“Eu estou com medo de brincar com essa coisa no ar. Porque estou com medo. Se fizer alguma coisa, ela vai jogar tudo fora”*



do curso, você sabe.” “O quê?” “Estou com medo de brincar com essa coisa, estou com medo, sim.” “Sim, nós faremos isso quando formos para Fort Lauderdale.” “Sim, estou com medo.” Uma coisa importante que o comandante diz: “Eu tenho que achar um método melhor de colocar essa” — palavrão. “Sim, eu sei agora. Tudo está uma bagunça aqui. Nós precisamos urgente, eu acho que nós precisamos limpar esse avião e configurar.” Configurar. Então, eu não sei do que se trata configurar.

A única pergunta que continuo lhe fazendo é que, como o senhor disse que os seus funcionários não participaram, posso lhe perguntar se o senhor teria condições de determinar que o seu funcionário americano pudesse vir depor aqui.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Já tem um requerimento de minha autoria, Deputado Vic.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas foi aprovado?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, só foi aprovado o de amanhã.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É importante, porque, como ele é um cidadão americano ...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, eu concordo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Acho que nós precisaríamos, Deputado Eduardo, da determinação do Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O tempo de V.Exa. expirou.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Bom, ainda tem muita coisa aqui, eu deixo para de tarde, com certeza. Eu agradeço e gostaria apenas de ouvir, por último, se o Presidente poderia determinar que o seu funcionário viesse aqui dar essas explicações, já que eles comandaram, junto com o co-piloto e com o comandante, a aeronave.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Deixa eu tentar então dizer a V.Exa.: a presença deles no avião claramente é uma presença de ordem comercial. Eu não tive e não tenho acesso oficial a isso. E deixa eu lhe dizer uma coisa: não estou sendo evasivo nesse processo. Toda vez que há uma situação de acidente, o procedimento que existe é de absoluto congelamento de todos os documentos, quer dizer, ninguém pode tentar subtrair qualquer documento, qualquer pressão. Isso não existe. Então, os funcionários... Pode parecer estranho: “O senhor conhece?” “Não,



não conheço, não conversei com esses funcionários.” Porque é assim que funciona, eles ficam diretamente ligados à nossa equipe que está ligada à investigação. Essas pessoas certamente estão profundamente...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Tem uma equipe sua, da sua empresa, ligada à investigação?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, por favor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas ele ainda está respondendo para mim, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não é possível um negócio desses.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Respondendo a V.Exa. assertivamente, em qualquer acidente aéreo há técnicos especializados que colaboram com o acidente. Há uma pessoa nossa que faz a ligação com o CENIPA com quaisquer documentos que a empresa tenha e possa dispor. Nem a diretoria da empresa tem qualquer autoridade para mandar fazer alguma coisa, deixar de fazer. Quer dizer, esse é o motivo pelo qual a coisa funciona. Se houve ou não participação deles durante o voo na cabine de comando, é uma coisa que eu oficialmente desconheço. O senhor está trazendo aí uma questão a ser avaliada, quer dizer, qual é a implicação disso no processo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Miguel Martini, começando às 11h20min e terminando às 11h30min.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, antes de começar o Deputado Miguel Martini, só para saber, porque o Dr. Frederico não respondeu se ele vai apresentar o funcionário americano para poder comparecer aqui para esclarecimento.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Nós não temos nenhuma restrição. Agora, eu nem saberia responder. E não sou certamente a pessoa. Do ponto de vista da empresa, não há restrição, mas do ponto de vista de legislação, não sei nem responder ao senhor.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Miguel Martini) - Deputado Miguel Martini, 11h21min às 11h31min.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, Sr. Frederico Fleury.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Pois não.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Perguntas a respeito desse vôo, eu creio que o funcionário que estava internamente, os dois vão prestar. Só pouca curiosidade em relação a isso: se o que está lhe auxiliando, não guardei o nome, desculpe-me.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Sérgio Mauro.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Dr. Sérgio Mauro, o piloto, quando ele fala de reconfigurar, o que se espera é que um plano de vôo, a primeira rota, até Eduardo Gomes, que ela tivesse já no computador de bordo e que facilitasse ao piloto, como é de praxe. O senhor tem alguma informação se quem fez o plano de vôo fez essa configuração? Ou algum funcionário da EMBRAER também fez essa configuração? Se o piloto fez ou não, o senhor tem alguma informação sobre isso? Porque quando ele fala em reconfigurar, começo a pensar nessa possibilidade. Não imagino que ele vai reconfigurar o *cockpit* da aeronave. Ele deve estar falando em reconfigurar alguma coisa relativa à navegação daquele trecho que eles estavam fazendo. Então, se o senhor pudesse consultar para ele...

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Sem ter o contexto... Exatamente nesse diálogo em que contexto ele se inseriu, eu diria que eu não sei imaginar o que seria isso. Precisaria ver o contexto efetivamente do trabalho como um todo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O.k.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Certamente não se trata de uma reconfiguração. A reconfiguração física da aeronave não é possível, evidentemente.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É porque há uma dúvida que... Presidente, está um barulho danado aqui hoje. Está difícil de a gente... Uma campanha...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - No momento está até menos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Uma questão que cada vez está ficando bem clara para nós aqui é que a gentileza com que a EMBRAER fez de



prover os pilotos desse plano de vôo, de fazer o plano de vôo para eles — logicamente a responsabilidade é única e exclusivamente do comandante da aeronave —, isso pode para nós, para mim está ficando mais claro, cada dia mais, que o *briefing* relativo a esse plano de vôo, também por essas falas que se ouve extra-oficialmente aí de caixa-preta... Devem ter imaginado assim: *Vamos fazer. Tem um controle de vôo. Aqui o espaço aéreo é controlado, nós temos todos os equipamentos funcionando.* Esses detalhezinhas no aspecto humano, o profissional pode ter passado despercebido. Então, provavelmente, eles não tenham sido “brifados” suficientemente. Há uma dúvida se realmente eles inseriram o plano de vôo no computador de bordo, que daria essa trajetória com facilidade, ou até que não tenham sido eles que não tenham feito isso. E, além do que já está claro, o desconhecimento do espaço aéreo brasileiro, enfim, que seria até relativamente aceitável, mas não é aceitável que desconhecem a trajetória que eles deveriam fazer em todo o seu plano de vôo.

Então, para nós fica uma outra questão. Vemos todas as perguntas e, para mim, vai formando com mais clareza a idéia de que não houve nenhuma deficiência no equipamento da aeronave. O que houve foi má utilização ou descuido na utilização desses equipamentos também. Já fica relativamente claro, porque, depois de 11 milhões de horas de vôo voado, não seria agora que ia começar. Isso é desprezível. Mas o que eu queria voltar, e acho que aí é mais próprio para o senhor, porque para nós, nesta CPI, esse acidente é o ponto de partida, mas o nosso ponto de chegada é pensar o sistema de tráfego aéreo brasileiro, em como fazê-lo mais eficiente, onde haja uma verdadeira interação entre todos aqueles que agem ou interagem nesse sistema. E o que eu queria perguntar é o seguinte: existe o CONAC — o senhor certamente tem conhecimento disso —, o Conselho de Aviação Civil. E, compondo o CONAC, nós temos o COTAER. COTAER já é uma comissão técnica que discute isso. E no voto, em 2003, do CONAC, certamente ouvido o COTAER — e no COTAER fazem parte a INFRAERO, DECEA, etc. —, diz aqui — não sei se vou conseguir —, mas: *“O mercado interno — no mercado interno, como uma proposição para pensar o tráfego aéreo brasileiro em todas as suas dimensões, desde a infraestrutura, o controle de vôo, etc. — então: “incorporar, resgatar, desenvolver a visão sistêmica com que a aviação nasceu no Brasil, integrando o transporte aéreo à*



indústria aeronáutica, o controle do espaço aéreo à infra-estrutura aeroportuária, entendido que esses pilares da aviação têm como base a ciência e a tecnologia.” E aí vem falando. Tem um espaço aqui da EMBRAER, quando ela foi pensada.

O que nós percebemos, e aí eu queria ouvir de V.Sa., é que, ontem, me parece que foi dito aqui, ou alguém trouxe essa informação, que só a partir do ano passado — quer dizer, nós estamos em 2007 —, 2006, é que a ANAC se dispôs a conversar com o órgão de tráfego aéreo para novas autorizações de linhas. Como nós sabemos que — já foi até dito aqui — tudo em aviação está escrito, está planejado, está pensado, quer dizer, deveria ser assim. Então, nós temos, por exemplo, no Brasil, espaço muito grande, como o senhor disse, para 50 aeronaves. Porque, nós sabemos, a integração dos vôos regionais é fundamental para o próprio desenvolvimento e integração do nosso País. A pergunta objetiva é: quantas vezes a EMBRAER foi chamada para discutir essas questões junto com os outros órgãos que compõem esse sistema de aviação?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Miguel Martini, V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Obrigado.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Eu não saberia responder a V.Exa. O nosso, o nosso papel como fabricante de aviões, ele é um papel acessório nesse processo. Quer dizer, basicamente, nós temos que produzir aeronaves a partir de requisitos e recomendações emitidas pelos órgãos certificadores — V.Exa. claramente conhece o setor. E que esses requisitos, esses requerimentos são também para sua elaboração — no caso da ANAC, no Brasil; FA, nos Estados Unidos —, certamente se levam em conta também questões de tráfego aéreo, comunicação. Então, eu efetivamente não saberia responder a V.Exa. quantas vezes a EMBRAER participou de forma...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Já participou?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Eu não saberia informar, porque é uma questão, efetivamente com o fabricante de avião, é uma questão até acessória, do ponto de vista da regulamentação do tráfego aéreo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mais ou menos, mais ou menos. Porque a discussão que se faz — e aqui eu estou dizendo o voto da CONAC, que



diz que é muito importante *“incorporar, resgatar e desenvolver a visão sistêmica da aviação, integrando o transporte aéreo e a indústria aeronáutica”*. Nós somos a quarta do mundo.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Certo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Está certo? Então, temos deficiência até na venda das aeronaves aqui no Brasil. Vendemos pouco aqui no Brasil. Isso foi dito aqui já. E como nós pensamos no tráfego aéreo — e a gente sabe que uma linha nova que vai entrar, ela altera todo o processo, eu preciso de melhor estrutura aeroportuária, eu preciso de melhor estrutura de controle de tráfego aéreo, eu preciso de melhor... enfim. E eu percebo que aqui a indústria aeronáutica — e quando nós falamos de indústria aeronáutica nós vamos falar de EMBRAER, quer dizer, ela deveria estar inserida. O que nós estamos defendendo, o que estamos propondo... Vai aqui uma sugestão para a EMBRAER. A EMBRAER não é apenas comerciante que vende, uma indústria que vende e ganha dinheiro. Não é isso, ela é uma indústria brasileira e ela veio como resultado de um investimento público no País...

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Com certeza.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - ... numa visão, nesse crescimento da aviação, de ocupar esse espaço aéreo. Daí por que há necessidade urgente de que, também ela, faça parte desse... não digo talvez do COTAER, ou pelo menos do CONAC, porque nós estamos percebendo que esses organismos, tanto o CONAC quanto o COTAER, eles não têm funcionado a contento. Quer dizer, não há uma sinergia nesse processo. A INFRAERO, a ANAC e esses organismos não estão se falando, não estão discutindo para planejar. Aí eu acho que a indústria aeronáutica seria importante nisso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Talvez até para ganhar espaço.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para concluir, por favor.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Para concluir. Então, a minha proposta é essa, nessa linha. Quer dizer, se as empresas aéreas... E foi dito aqui, quer dizer, alguém que vai comprar uma aeronave, precisa planejar 4, 5 anos antes. Então, se nós não temos... Até mesmo para dimensionar as aeronaves que os



senhores poderão fabricar, eu quero uma aeronave que pouse numa pista mais curta, porque é o transporte regional. Então, essa integração é fundamental. E é isso que eu queria propor, essa integração. É mais isso, Sr. Presidente.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Excelência, a EMBRAER, em sendo convidado a participar desse fórum, certamente o fará com total interesse. Cabe aos órgãos competentes, ao comando da Aeronáutica, nos convidar a participar disso.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É isso que nós queremos impulsionar.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Temos sempre, certamente, o interesse. Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor acha que isso é importante?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Nós estamos à disposição. Nosso papel é passivo nesse caso. Não há como não ser.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O próximo inscrito é o Deputado Leonardo Quintão. Começando às 11h33, terminando às 11h43.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Muito obrigado. Sr. Presidente, Sr. Relator, Dr. Frederico Fleury, o senhor que o está acompanhando também.

Eu tenho algumas perguntas, mas primeiro quero aqui usar 2 minutos da minha fala para rebater a fala, que eu estou lendo aqui nos jornais, do Senador Demostenes Torres, que mostra um total desrespeito, tanto pelo Senado quanto pela Câmara, pelo Congresso Nacional. Quero aqui dizer ao nosso Relator Marco Maia que as suas perguntas são muito importantes aqui. Todas as suas perguntas foram pertinentes, tanto que os colegas aqui, sempre quando V.Exa. fala, mostram uma certa forma de indignação pelas perguntas, que entram nas nossas perguntas aqui. E o desejo de todos nós é de participar.

Então, Sr. Presidente, é triste na Nação brasileira, um Senador eleito pelo povo, nem sei de qual Estado que ele é, dar esse tipo de declaração. Mas se ele está chamando aqui o nosso Relator desse nome, eu quero dizer que ele é um Zé Goiaba, um homem que faltou com respeito com o Senado e com a Câmara.
(Risos.)



Vou começar as minhas perguntas. Essa empresa que o senhor falou, Sr. Frederico, ela comprou já 5 jatos da EMBRAER, correto?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Dessa ordem de grandeza, o número exato, eu não sei, mas...

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Já houve alguma reclamação da ExcelAire para a EMBRAER, relacionando as empresas às aquisições antigas, dos Legacy antigos?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não. Tanto não ocorreu, como nós estamos em discussão, inclusive, para mais aeronaves. Quer dizer, é um relação comercial contínua.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Por que o senhor acha que houve essa declaração da empresa, após o acidente, relacionada a determinados equipamentos do Legacy?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - No âmbito de um processo, eu só posso fazer uma ilação no sentido de, digamos, advogados que estão usando de quaisquer argumentos possíveis para a defesa de seus interesses próprios. Mas o fato é que aquilo que foi levantado, que a Deputada aqui levantou, nada daquilo foi respaldado e nada foi confirmado.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Certo. O principal concorrente da EMBRAER, se me falha a memória, é a Bombardier, do Canadá. O senhor confirma isso?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Correto.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Qual é a relação de vendas que a EMBRAER e Bombardier têm hoje no mercado americano, que hoje pode se considerar o maior mercado, em potencial, de vendas de aeronaves?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Nós concorremos com a Bombardier, na verdade, em 2 mercados. A concorrência que é mais visível, que é mais pública, é no mercado de aviação comercial, jatos de linhas aéreas. Temos a família do EMBRAER 145, do EMBRAER 170/190; e a Bombardier tem lá seus CRJ cumprindo missões semelhantes. No mercado americano, essa distribuição é de mais ou menos 50% para cada um, grosseiramente falando, nessa ordem de grandeza. No mercado de aviação executiva, que é o caso do nosso jato Legacy,



nós somos relativamente novos nesse mercado. Estamos nesse mercado há 6, 7 anos. A Bombardier, por aquisições no passado, está presente com a Learjet, ela adquiriu a Learjet alguns anos atrás. Ela tem um porte muito maior do que o nosso nesse mercado. Então, eles são francamente dominantes no mercado de aviação executiva. O Legacy tem sido nosso primeiro produto de entrada nesse mercado. Temos outros 3 produtos em desenvolvimento nesse momento, 2 jatos pequenos, o Phenom 100 e o Phenom 300, e temos um jato de maior porte, que é o Legacy... Perdão, o Lineage 1000. A visão é que dentro de alguma coisa como 10 a 15 anos possamos também ter o mesmo porte, a mesma pujança que temos no mercado comercial termos também no mercado executivo.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Certo. E no mercado americano como é considerada a qualidade do produto brasileiro da EMBRAER? Vocês utilizam os melhores fornecedores, tanto a Bombardier quanto a Airbus e a Boeing. Isso tem alguma influência dentro do mercado? Tem alguma dúvida da EMBRAER no mercado americano ou no mercado europeu? Porque, quando você analisa as vendas da empresa, elas têm aumentado muito. O que nos entristece aqui são essas declarações desses advogados que dizem da qualidade dos produtos utilizados na aeronave da EMBRAER. Vocês já tiveram algum tipo de problema, algum questionamento na qualidade do material utilizado nos aviões, dos fornecedores que fornecem os equipamentos para os aviões? Tanto que na maioria das vezes essas empresas, no caso de radares, de equipamentos, são utilizados de outras... são comprados de outras empresas e colocados na aeronave. Vocês já tiveram algum tipo de questionamento no passado, a EMBRAER, relacionado com equipamentos comprados por terceiros e utilizados nas aeronaves?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - O processo de... V.Exa. está muito correto no ponto... em relação à imagem. Quando vamos penetrar em novos mercados — exemplo, mais recentemente no mercado da China e no mercado do Oriente Médio — há uma clara surpresa pelo fato de o Brasil ser capaz de produzir produtos de alta tecnologia. É uma coisa que fica na esfera de *marketing*, na esfera de imagem, de trabalho comercial. Porém, a questão da qualidade do produto não tem nenhuma subjetividade. Nossa primeira exportação para os Estados Unidos foi em 1978. Para que possamos vender nos Estados Unidos, temos que ter uma



certificação norte-americana. Então, a aviação trata isso de maneira muito séria, não deixando espaço para subjetividade. Todo e qualquer equipamento que entra em nosso avião tem que ser certificado, além do próprio avião, evidentemente. Então, em mercados onde temos uma presença mais longeva, como é o caso do mercado americano, não há hoje nenhum questionamento sobre Brasil. Para quem é — chamemos assim — do ramo, a EMBRAER é bastante conhecida, tem uma imagem muito forte. A gente não sofre questionamento. Então, é mais uma questão cultural em mercados novos que a gente venha a penetrar.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Muito obrigado. Quantos minutos eu tenho, Sr. Presidente, ainda?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Três minutos.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Três minutos. Sr. Presidente, quero ceder meus 3 minutos para o Deputado Vic Pires, porque essa informação que V.Exa. tem é muito importante. Fico realmente estarecido pela falta de respeito que certas pessoas têm com esta Comissão. O Relator pediu, nós pedimos oficialmente, e o Deputado Vic Pires, com o faro jornalístico que ele tem, conseguiu extra-oficialmente. Então, Sr. Presidente, eu gostaria de sugerir que fosse recomendado um inquérito policial militar para que esse tipo de informação primeiro chegue oficialmente e depois, extra-oficialmente. Mas parabéns, Deputado Vic Pires, pelo seu faro jornalístico e pela sua competência de convencer as pessoas de passar as informações extra-oficial.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Tem que investigar isso aí.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Posso ficar com o tempo, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. dispõe de 2 minutos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu só queria, eu só queria agradecer ao colega. É para deixar muito claro aqui — e eu não vou usar os 2 minutos, Presidente —, que tem um diálogo aqui que me deixou estarecido. O copiloto diz o seguinte: *“Onde estamos? Onde estamos?”* E, aí, alguém da tripulação diz: *“Eu não sei, não tenho a mínima idéia.”* Isso foi às 16h36min. Três minutos



depois o mesmo comandante diz o seguinte: *“Eu vou tirar uma soneca”*. E aí ele acorda exatamente...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E tem som de bocejo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É. E tem som de bocejo.

“Eu vou tirar uma soneca”. O co-piloto diz: *“Tudo bem.”* E aí ele chama um palavrão e vai dormir. O co-piloto, já preocupado, 8 minutos antes do acidente, ele faz diversas tentativas para o controle de vôo, às 16h48min. Diversas. O Relator viu ontem e surfou na minha prancha. Várias tentativas aqui: 3 minutos antes, 1 minuto antes, 1 minuto antes. Exatamente 1 minuto antes do acidente, o comandante acorda e diz: *“Desculpe, eu tenho um problema de rádio aqui”* — diz o co-piloto *“Eu, então... acho, outro controlador nos entendeu. Então, eu comecei indo para o grupo de freqüências. Eu somente...conforme eu ia trocando, ele estava nos chamando e disse para transmitir a freqüência ou chamando a próxima... a freqüência. Eu não pude entender nada. Ó, eu não peguei as duas últimas.”* “Certo.” “Ele não está me respondendo de volta. Então, eu estou tentando pegá-la de volta no rádio exatamente agora” — isso faltava 30 segundos para o baque -, *“mas essa freqüência que eu tinha, ele disse pra trocar.”* “Certo”, disse o comandante. Às 19h56min, Presidente, 10 segundos: *“Eu peguei primeiro o segundo, o terceiro, alguma coisa”* — disse o co-piloto —, *“e ele vai me dar um substituto para primeiro segundo, sexto ponto, quarto quinto”* — isso quem pode me orientar é o Miguel —, *primeiro quinto, mas eu não tenho alcance de nenhuma dessas.”* O co-piloto continua: *“Eu tentei primeiro o quinto, não funcionou; depois, talvez, o quarto quinto, não funcionou. Deixe-me tentar agora o primeiro quinto.”* Som do impacto. Aí, foi o acidente.

Eu encerro aqui, Presidente, só apenas dizendo, depois da nossa audiência da parte da tarde, eu vou fazer questão de entregar para toda a imprensa essa caixa-preta, para toda a imprensa, não só para parte da imprensa, para o Relator também e para todos os membros da Comissão.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - E ainda não quer ir aos Estados Unidos.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O próximo inscrito é o nobre Deputado Efraim Filho, substituindo a Deputada Solange Amaral, que trocou com ele a sua posição, começando às 11h44min e terminando às 11h54min.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Foi por permuta do Deputado Carlos Willian. Agradeço a sua tolerância, mas é permitido.

Iniciar aqui dizendo, dentro da lealdade, da parceria com que trabalhamos dentro do partido, que vou permitir que o Vic Pires explore mais esse assunto da caixa-preta, meu caro Presidente.

Pediria só à Luciana que se afastasse um pouquinho para o Presidente poder me ver ali, porque ele estava se mexendo.

Presidente, há alguns dias, o major-brigadeiro, que foi secretário-geral da ICAO, esteve aqui nos acompanhando e chegou a levantar uma teoria — investigações terão que se comprovar — de que, de repente, esse avião da Gol pudesse ter sofrido uma catástrofe momentos antes da colisão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Peço silêncio. Há orador.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Pudessem ter sofrido esse acidente momentos antes da colisão. A principal teoria dele se sustenta no fato de que, se houvesse, realmente uma colisão de um jato Legacy com um Boeing da Gol, ele... se houvesse realmente essa colisão, o jato Legacy é que teria levado a pior. Claro, respeitada a proporcionalidade, ele equiparou à colisão de uma moto com uma carreta. Então, quem deveria rodar na pista não seria a carreta. Há, por parte da questão da engenharia... E ele sustenta dizendo que a parte que ficou quebrada no Legacy foi o *winglet*, que é uma peça oca, relativamente frágil, e que qualquer contato com um Boeing teria causado um destroço maior e não simplesmente uma fissura, vamos assim dizer, e não houve qualquer desalinhamento por parte do jato da EMBRAER.

Qual é o posicionamento da EMBRAER? O setor de engenharia... Pelo seu conhecimento, nessa colisão, o jato Legacy teria condições de ter saído com essas mínimas arranhuras? É plausível essa teoria ou ela é fora de absoluta consideração? O jato Legacy, num contato com o Boeing, não teria, teoricamente, sofrido danos maiores?



O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - A questão fundamental é de como esse contato ocorreu. Então, tecnicamente, é possível acontecer, é possível acontecer, ter acontecido essa colisão e o Legacy ter sido danificado só na ponta do *winglet* e também na ponta do estabilizador horizontal, que é a parte que fica atrás. Isso, tecnicamente, é possível. É muito uma questão de como — usando a metáfora de V.Exa. —, como essa moto acabou encostando nessa carreta e o que aconteceu depois disso. Não é impossível que isso aconteça, se a colisão ocorreu numa posição que, por exemplo, tirou a condição de controle do Boeing, por exemplo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Mas o *winglet* é uma peça frágil? Ou seja, o *winglet* é a peça que se deteriorou na colisão. Ela é uma peça frágil? Ela teria essa capacidade de, de repente, cortar o Boeing?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - O senhor há de entender, respondendo objetivamente, que ela é uma peça metálica, inclusive é uma peça de material composto...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - De fibra.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - De fibra. O problema é o seguinte: é a velocidade. Nós temos aí 2 aviões que, se colidiram frontalmente, ou algum tipo de... mas cada um a 900 quilômetros por hora. Quer dizer, o fator velocidade faz muita diferença nessa questão.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Muito bem. Contanto com a permissão do Deputado Vic Pires, que nos forneceu, dentro da parceria dos Democratas nesta Comissão... Primeiro vou chegar à pergunta, mas quero dizer, Presidente, que deu para notar no seu rosto a face de surpresa absoluta com o que tem aqui. Porque por mais que se tenha levado aqui para o diálogo dos pilotos — e é gravíssimo, porque aí a questão dos pilotos se torna prejudicada por demais. O que eles falavam que seria negligência ou imperícia passa a ser atuação comissiva. Ou seja, com o diálogo que tem na caixa-preta, no qual ele pergunta se é para desligar aquele trocinho — ele não fala o nome —, para desligar aquela coisa, e sai da rota e, momentos depois, ele diz que quer voltar à rota, você encontrou o liame subjetivo. Ou seja, você encontrou o nexo entre o desligamento do *transponder* e um diálogo presente entre os dois. E aí os pilotos estão comprovados... Agora entra a EMBRAER. O que se vinha levando até aqui, o que se vinha levando até o momento



— e as suas explicações, tal qual um muro de tijolos, resistente, impenetrável, um muro de tijolos inteligente — aqui apresenta um furo, porque passa a ter a omissão de um funcionário da empresa em relatar fatos que seriam necessariamente um crime. Então, eu acredito que, por parte da EMBRAER, o Presidente, o Relator e esta Comissão têm de cobrar uma posição oficial, que seja dada em forma de pronunciamento, e se não for para vir aqui, por questão de legislação estrangeira ou não, mas que a EMBRAER se pronuncie oficialmente sobre os termos tratados aqui, já que ao final da tarde... Depois, o Deputado Vic Pires passará o teor da caixa-preto para todos nós, inclusive à empresa. Então, Sr. Frederico, se torna grave, porque a EMBRAER passa a estar inserida no contexto do acidente. Não mais como operadora, mas por um preposto, logicamente, por um preposto dela, ela se... foi omissa ao não relatar, inclusive ao Presidente da empresa, que, segundo a sua versão, desconhecia esse fato.

E finalizo aqui com um trecho. Quando falo aqui dessa questão do desvio da rota, então vejam o nexos de casualidade. Ele pergunta se é para desligar aquela coisa. Você pergunta isso: “*Quer desligar isso ou deixar ligado?*” Ele diz: “*Pode desligar, eu acho*”, chegando em Teres, dentro de 60 milhas. Eles estavam falando sobre Brasília, se aproximando de Brasília, porque Brasília estava a 100 milhas ao sul. Diziam que iam pegar à esquerda. Aí, ele disse: “*Vou pegar a minha câmera. Peguei a minha câmera, vou pegar os meus óculos*”. Isso, depois de ter desligado a coisa, que, teoricamente, era o *transponder*. Aí ele vem: “*Nós temos que desviar. Ah! Talvez estejamos bem. Provavelmente estaremos. Se perdermos o raio, temos um monte de frequência que podemos usar*.” Aí, tiram as fotos, imagino, fazem passeio deles e diz: “*Eu só vou virar para a direita e voltar à rota*”. Ou seja, você tem um nexos de casualidade. Aí ele diz: “*Vamos um pouquinho naquela direção*”. Temos um *transponder* desligado, um diálogo que quer..., câmaras e tirar fotos, dizendo que vira à esquerda e, depois, dizendo que quer voltar à direita para continuar na rota e *transponder* desligado. Esqueceram de religar o *transponder*, essa é a conclusão a que se chega.

E vou mais além. Em algum lugar aqui, dentro dessa linha, ele diz que vai fazer um pouso e afirma que há animais na pista. (*Pausa.*) Antes, durante esse trecho... Então, eu vou localizar aqui... Eu vou passar para o Deputado Moroni



Torgan para que ele se pronuncie, só para achar o trecho, Excelência, desse diálogo. Mas eu deixo clara essa posição. O que vinha sendo tratado, e eu vinha acompanhando os depoimentos, muito me preocupa: omissão de um preposto da EMBRAER ao relatar fatos dessa natureza, diálogos que eram do seu conhecimento — porque você falou que ele teria ficado à parte com... diálogos com os passageiros. Aqui já se demonstra diferente.

Então, eu acho que se requer da EMBRAER, no mínimo, um posicionamento oficial, escutando-se o seu preposto, para que se esclareça, se assuma as responsabilidades. E o mais grave: tem-se feito e tem-se crucificado muito os controladores, por parte de setores da investigação, por parte da mídia, por parte de alguns Parlamentares. E isso daqui é quase um indulto, ou seja, houve procedimentos padrões de emergência a que os controladores não tiveram acesso, não seguiram, foram prejudicados no seu trabalho. E isso por culpa de um ato voluntário, um ato comissivo e um ato dirigido e direcionado dos pilotos do Legacy para desligar o *transponder*, sair da rota e voltar. Tudo isso acompanhado por um preposto da EMBRAER.

E, para concluir, acharam o diálogo, Presidente?

Ele diz: "*Pista de pouso*", isso às 4h10. Segundo a informação que V.Exa. e o Relator têm, às 4h10 ele estava em pleno ar. Ele diz: "*Pista de pouso. O que eles estão mostrando para distância de pouso?*" Esse próximo "*Pista de pouso*" é 48: "*Uh, aqui está o pouso. A distância de pouso é 3 mil. É mais do que precisamos. Eis o que faremos: esta é pista molhada*". "*Sim*". "*Não*". "*Então, temos O.K. Se estiver chovendo lá?*" "*Sim*". "*Então, pista necessária: 59 e 5. Eu não sei o que isso significa. Pior situação se você não estiver confortável*." Aí o Hot 1, piloto, diz: "*Ou, há um animal na pista*". E o Hot 2: "*Sim, é uma cobra grande*". Isso às 4h12 da tarde, ou seja, cerca de 30 a 40 minutos antes.

Aí, depois desse diálogo que ele disse que é uma pista de pouso e que ele vai pousar ali é que ele diz: "*Quer desligar isso ou deixar ligado*". Aí ele vai desligar o *transponder* para que não acuse, e volta, Presidente, ao diálogo que nós já tratamos. Então, eu encerro aqui, aguardando a tolerância pela importância do tema e volto a exigir, Sr. Frederico, que a EMBRAER se pronuncie, porque ela passa



agora a estar inserida num contexto de omissão em relatar fatos por parte de um preposto da empresa que estava presente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Ivan Valente...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Eu pediria só que o Presidente pudesse se pronunciar sobre o tema. Eu não pergunto mais, mas que ele pudesse se pronunciar sobre minha fala.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - V.Exa... Eu sou obrigado a discordar dessa omissão. O fato de o presidente da empresa não ter um conhecimento detalhado do que..., das tratativas no âmbito das investigações, isso é absolutamente normal, porque os depoimentos de todas as pessoas envolvidas foram exaustivamente tomados no âmbito do inquérito da Polícia Federal e no âmbito da investigação do CENIPA. Então, a empresa, de forma alguma, está omissa nisso. O fato de eu...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Mas ele não relatou esse fato.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - O fato de eu desconhecer não revela omissão da empresa absolutamente. Nós tivemos presentes em todos os inquéritos na Polícia Federal, no CENIPA e aqui nesta Casa, não só na minha pessoa, a pessoa que poderá esclarecer a V.Exa. estará aqui. Então, eu, respeitosamente, discordo da afirmação de omissão, porque a empresa está absolutamente aberta a participar de todo o processo. Nós, efetivamente, não temos nada, nada a reter em termos de informação.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - É por isso que eu peço pronunciamento oficial, porque a retenção da informação foi por um pressuposto, que era do seu desconhecimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o nobre Deputado Ivan Valente, começando às 11h56min e terminando às 12h06min.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, Sr. Relator, Presidente da EMBRAER, Sr. Frederico, queria fazer uma pergunta inicial que é o seguinte: nesta matéria da *Folha de S.Paulo*, de 21 de abril, de Eliane Cantanhêde, tem uma série de acusações contra a EMBRAER. Mas eu notei uma questão que é a seguinte: os advogados da empresa táxi ExcelAire, são o José Carlos Dias e o Theo



Dias. O José Carlos Dias é ex-Ministro da Justiça, advogado muito conceituado. Eu queria perguntar a EMBRAER o seguinte: em caso de se verificar uma falha da empresa nesse fato, vocês têm um cálculo — logicamente, serão responsabilizados — de quanto o seguro disso seria?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não. Não temos esse cálculo. No processo da Polícia Federal, especificamente... Aproveitaria a pergunta de V.Exa. para esclarecer uma coisa. Nós nunca nos pronunciamos indicando culpa ou sugerindo culpa. Então, o Deputado colocou a questão dos controladores. Nunca partiu da EMBRAER nenhuma ilação, muito menos acusação ou qualquer tipo de indicação que apontasse o culpado, porque seria uma leviandade dessa forma. Então, nossa defesa tem sido em defesa das coisas que nos pertencem. Quer dizer, prover as evidências de que os equipamentos estavam funcionando, todas essas documentações associadas neste sentido. A questão de cálculo que V.Exa. demanda, vai depender, fundamentalmente, de quantos processos serão. Há um debate inclusive se esses processos correm nos Estados Unidos ou correm no Brasil. Quer dizer, tem muitas partes envolvidas. Então, eu diria que hoje é extremamente preliminar qualquer tipo de conclusão sobre isso. Mas a nossa convicção, mais do que esperança, nossa convicção é de que não seremos chamados a participar de nada, por não estarmos efetivamente com qualquer tipo de culpa.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sim, porque o documento diz que havia várias falhas. É evidente que a ExcelAire ela quer também, ser for admitida a culpabilidade dos pilotos da aeronave, ela tem uma responsabilidade e certamente ela arcará com um seguro pesado. Se a aeronave tinha problemas que saíram de fábrica ou coisa do tipo, isso também acarretará a vocês responsabilidade. Então, vocês não discutiram isso ainda?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Isso está em discussão, evidentemente. Os seguros e os advogados estão em discussão, mas a nossa posição tem sido de que nós não temos... até que haja uma evidência em contrário. A única evidência que houve até agora ela é corroborativa, do fato que não houve falha no transponder. Até que haja isso, não temos, efetivamente, que negociar nada.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, quais são as pessoas? Tinham 7 pessoas a bordo do avião Legacy, não é? Eu queria saber quem eram as pessoas representantes da EMBRAER nesse caso.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Nós tínhamos 2 empregados, um chama-se Daniel Robert Bachmann, que estará depondo aqui amanhã, eu entendo; e o outro chama-se Henry Arthur Yandre. Mas são 2 empregados da EMBRAER, um brasileiro e um americano.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O Daniel Bachmann ele é brasileiro? E qual é a função dele nesse vôo?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Ele é brasileiro e é ligado à área de comunicação social, comunicação de *marketing*. Havia um jornalista a bordo. Ele estava ali acompanhando o jornalista que vinha fazer uma matéria, inclusive sobre o próprio Legacy, jornalista do *The New York Times*, e o Daniel acompanharia essa missão até Manaus. Ele desceria em Manaus e voltaria para São José dos Campos. O americano foi o próprio vendedor da aeronave. E como vendedor da aeronave então ele acompanharia o cliente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas o outro funcionário da EMBRAER quem é?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Esse Henry... Henry Yandre.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Ele é o quê? Qual a função?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Ele é da área de vendas. Então, digamos, ele tem essa (*ininteligível*) aí na ExcelAire.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não tinha nenhum técnico, então, a bordo?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não, não.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não tem nenhum técnico?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Técnico em função de mecânica ou de... Não.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mecânico, não, mas alguém que conhecesse o painel da aeronave, os seus instrumentos.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Um vendedor da aeronave certamente conhece a operação da aeronave. O próprio processo de venda passa



pela explicação de como é que funciona. Mas não tem, num dado vôo só tem o Comandante e o co-piloto. Essa é a tripulação do vôo. Quer dizer, mesmo que haja na aeronave uma pessoa conhecimento... Eu nem saberia dizer se o Henry é piloto ou não, não saberia lhe responder isso. Mas a função dele ali era a função de vendedor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu queria perguntar uma coisa: o Sr. Daniel Bachmann está aqui nesta sala, assistindo este depoimento?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Acho que não. Que eu saiba, não. Daniel está por aí? Pelo menos não veio comigo, hoje, cedo. (*Pausa.*)

(Intervenção fora do microfone inaudível.)

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Está? Perdão. Está sim.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Ele não poderia nos auxiliar aqui, Presidente?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ele está convocado para depor amanhã.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Ele está convocado para amanhã. Estará depondo, amanhã.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Porque eu acho que o tem interesse aqui para esse debate nosso não é o Presidente da EMBRAER, que vai tratar de questões gerais. Então, ele nem tem obrigação de responder questões que não estão colocadas. O problema principal para nossa investigação aqui é saber quem... Analisando as causas do acidente, os problemas aéreos brasileiros, é o seguinte: é se os pilotos estavam preparados para dirigir essa aeronave, se a EMBRAER tem uma obrigação em relação a isso, se durante o percurso esse cidadão Daniel Bachmann, que estava no vôo pode colaborar para dizer se houve, em algum momento, desatenção, imperícia, imprudência, se ele foi chamado à cabine de pilotagem etc. Isso é o que nos interessa. Por isso que acho...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Questão de ordem, Sr. Presidente, logo após, obviamente, o Deputado.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Queria entender o seguinte. O que estamos fazendo aqui é uma discussão que não vai conseqüências. A conseqüência está nisso aqui. Na minha opinião ou a EMBRAER deveria ter — ou ela tem, ou não, pelas regras internacionais — ou não a obrigação de colocar ali do lado... Os pilotos



não têm familiaridade, ou foi imperícia, ou havia defeitos dos equipamentos, alguma coisa. Talvez esse personagem é que pode nos auxiliar. Por isso eu acho que poderia nos auxiliar hoje mesmo e não marcar outra audiência para amanhã. Não entendo por quê. Porque senão nós vamos ficar discutindo com a equipe da EMBRAER, aqui, sem maiores conseqüências para a investigação que queremos. Inclusive tudo o que foi relatado aqui na caixa-preta etc. acaba não tendo função. Porque o que vai interessar é saber se essa pessoa que estava lá *in loco*, no local, pode nos auxiliar, efetivamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos, nobre Deputado Ivan Valente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, eu queria perguntar se o Presidente teve um contato direto com esse seu funcionário, que estava acompanhado esse vôo. O relato que ele fez, pelo menos para adiantar, aqui, para a gente.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Excelência, como esclareci há pouco, ele participou efetivamente como depoente no processo da Polícia Federal no próprio CENIPA e amanhã ele estará aqui para prestar os esclarecimentos como pessoa que estava a bordo da aeronave.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas a pergunta que faço é a seguinte: não é necessário, numa viagem de primeiro vôo, que era um avião novo...

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Avião novo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Pilotos pegando pela primeira vez, não é necessário alguém da EMBRAER acompanhar do ponto de vista técnico?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não, não é necessário.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não é necessário.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não é obrigatório.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Isso não é uma exigência?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Os pilotos se familiarizaram com a aeronave lá em São José dos Campos?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Eles voaram a aeronave, efetivamente, em São José dos Campos, antes de decolarem para os Estados



Unidos, e para eles terem a licença de pilotos daquele modelo de aeronave eles passaram por treinamento nos Estados Unidos, nos órgãos das empresas que fazem treinamento, no caso a Flight Safety, e passaram pela aprovação do FAA, que é órgão certificador aeronáutico nos Estados Unidos. Então, quando eles vêm ao Brasil com essa condição são pilotos qualificados, formalmente qualificados e voaram a aeronave, sim, senhor, antes de decolarem para a missão.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Pois não, nobre Deputado Carlos Willian.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, a questão de ordem é baseada no art. 35. Depois que eu fiz o meu posicionamento, muita coisa mudou-se aqui, inclusive com o funcionário da EMBRAER, e isso não tira nenhuma minhas palavras referente à empresa EMBRAER, mas aos procedimentos de vôo. O que nós notamos aqui, se for verdadeiro esse documento que trago pelo Deputado, referente à caixa-preta, muda completamente a situação do que eu ando falando há muito tempo: que nós temos que ouvir os pilotos americanos.

A SRA. DEPUTADO LUCIANA GENRO - Isso não é questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, eu tenho 5 minutos para encaminhar questão de ordem baseada no art. 35. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, obrigado por manter a palavra.

E isso muda tudo. Me parece que o funcionário da EMBRAER, o papagaio de pirata, ficou lá no ouvido do piloto e atrapalhou toda essa situação. Inclusive a Polícia Federal nem ouviu esse funcionário, sendo que ela tinha a transcrição da caixa-preta. Isso é uma coisa absurda, a Polícia Federal não ter ouvido esse funcionário.

Mas isso é outra situação. A minha questão de ordem é o seguinte. O art. 35 diz que essa Comissão tem poder de autoridade judicial, e o art. 210 do Código Penal diz: *“As testemunhas serão inquiridas cada uma per se, de modo que umas*



não saibam nem ouçam o depoimento das outras, devendo o juiz adverti-las das penas cominadas em falso testemunho”.

Parece-me que eu vi que o funcionário que vai estar aqui depondo amanhã como testemunha está presente neste plenário.

Eu gostaria somente que V.Exa. solicitasse o segurança ou alguém, ou ele se manifestasse, para ver se realmente ele está aqui nesse plenário. Se for, ele teria que dar licença imediatamente para mostrar que houve e ocorreu uma transgressão ao Código Penal, a não ser que ele ainda não tenha sido comunicado pela CPI que ele deverá estar aqui amanhã.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. Vamos ao próximo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Questão de ordem, Sr. Presidente. No art. 36...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Questão de ordem minha, Presidente. V.Exa. tem que resolver minha questão de ordem, saber se o funcionário está presente, porque está transgredindo o Código Penal. Ou V.Exa. vai ficar conivente? Eu gostaria de saber se a pessoa está aqui no plenário, conforme foi dito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Foi dito pelo presidente da EMBRAER que o passageiro que estava no Legacy estava aqui no plenário. O que nós podemos fazer é pedir à pessoa que está aqui para se retirar do plenário.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Questão de ordem, Sr. Presidente. Questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu queria só dizer que isso está sendo transmitido ao vivo, não é reunião reservada, portanto todos têm acesso a essas informações.

Mas a minha questão de ordem se fundamenta em outra questão, Sr. Presidente, que aí parece, Sr. Presidente, parece ser mais grave. O Delegado Sayão afirmou para essa Comissão ter conhecimento da degravação da caixa-preta, e essa degravação, se for confirmada como oficial — nós temos que supor até que



ela seja — implica em que nós tenhamos que reconvocar o Delegado Sayão, porque tem informações gravíssimas. É nesse sentido que eu queria fazer essa questão de ordem a V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. Depois a gente resolve.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, uma questão de ordem, também, com base no art. 35, citado pelo Deputado Carlos Willian. Diz respeito ao seguinte e um esclarecimento com base no art. 96.

O nobre depoente, na minha oitiva, ele respondeu que não conhecia o funcionário que vai ser objeto de depoimento amanhã. Agora, nessa nova assertiva aqui, apontou a presença do funcionário aqui. Eu queria...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele foi avisado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, eu tô até dando a oportunidade, porque isso é uma coisa que ficará, uma...

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Agradeço, agradeço. Gostaria só de responder ao nobre Deputado. Eles, eles depuseram, sim, na Polícia Federal, os 2, os 2 empregados da EMBRAER, a Polícia Civil de Mato Grosso. Então eles foram, sim, ouvidos pela Polícia. E, Deputado, em relação à vossa pergunta, há um momento que indaguei, falei: *“Não veio comigo. “Está aqui.”* E a pessoa se identificou, levantou a mão. Aí eu falei: *“Bom, está aqui”*.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos continuar o nosso trabalho?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Você sabia da presença dele?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não, no grupo que eu disse, não estava, no grupo em que eu cheguei ele não estava. Então ele, ao perguntar, eu indaguei... Eu até o conheço de vista, inclusive.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Rodrigo. Com a palavra o nobre Deputado Rodrigo de Castro, por 10 minutos. *(Pausa.)*

Não estando presente, o nobre Deputado Paes Landim, começando às 12 e 11 e terminando às 12 e 21.

O SR. DEPUTADO PAES LANDIM - Sr. Presidente, pela intervenção do ilustre Deputado Miguel Martini — deve ser parente do famoso Cardeal Martini, lá da



Itália —, que foi controlador, foi instrutor do CTA — Centro de Tecnologia da Aeronáutica, de São José dos Campos, percebe-se que é a pessoa aqui que tem mais intimidade e autoridade em matéria aeronáutica. Em seu depoimento, deixou bem claro que uma empresa que tem 11 milhões de horas de voo, claro que... Está evidenciado que, se os pilotos americanos foram infelizes ou não souberam pilotar bem o Legacy, eles, no fundo, não têm culpa disso. É como se você entregasse um carro de último modelo, um Mercedes-Benz, a um motorista despreparado para lidar com um carro sofisticado. Parece-me que a intervenção do nosso colega Miguel Martini foi muito concisa e objetiva nesse aspecto pela autoridade de que se reveste.

Queria apenas dizer, lembrar um pouco que, tanto o CTA, mas sobretudo o ITA, foram 2 grandes centros que formularam o projeto da EMBRAER no Brasil, hoje uma empresa que, efetivamente, promove o nome do Brasil no exterior. Acho importante a seriedade com que ali é tratado o ensino acadêmico. Nisso, os militares têm essa vantagem. A Escola Militar de Engenharia do Rio de Janeiro é sempre a primeira colocada nos testes do ENAD e o ITA tem a melhor Escola de Tecnologia de Engenharia Eletrônica do Brasil.

Eu fiquei muito impressionado com a argumentação do Deputado Miguel Martini. Claro que as observações trazidas aqui, sobre a caixa-preta, pelo Deputado Vic Pires Franco, foram muito oportunas e importantes também. São fatos novos que merecem reflexão, como mereceu reflexão do Relator da Comissão e das autoridades que estão apurando o caso. Mas queria dizer que já viajei no 145 da EMBRAER, quando a Nordeste fazia a linha Brasília—Petrolina. Viajei várias vezes. Foi uma pena. Um voo excelente, rápido, o avião veloz. É uma pena o desaparecimento do voo doméstico da VARIG do Nordeste, daquele região de Petrolina; o 145 desapareceu da rota. Um avião, realmente, da maior importância. Estratégico, barato e voa regionalmente muito bem.

Mas quero perguntar ao Presidente da EMBRAER o seguinte: há cerca de 2 anos eu li que o Presidente da República teria determinado à Aeronáutica que os aviões Hércules, que é um avião que transporta autoridades, fossem substituídos pelos aviões da EMBRAER. Não sei se esses fatos se concretizaram. Era um fato muito importante e de prestígio para a indústria tecnológica nacional.



Por último, eu queria só dar um depoimento. São fatos que não poderia deixar aqui despercebidos. Eu quero dar esse testemunho de público. No ano passado, em fevereiro, tive a honra de acompanhar o Presidente da República numa viagem à China. S.Exa. foi lá, oficialmente, inaugurar o Comitê Brasil-China — ele é o Presidente do lado brasileiro, e o Presidente da China é o Presidente do lado chinês. Foram 10 dias na China e, ao chegar em Pequim, mais 10 dias. Quando passou no aeroporto de Moscou, o Presidente da Comissão Federal de Empresas Estatais da Rússia, foi receber o Presidente da República e disse que tinha acabado de estar ali em Moscou o antecessor do atual Presidente, Dr. Frederico Curado, que estou conhecendo agora. O Botelho, que havia estado em Moscou, disse: *“Olha, Sr. Presidente, a Aeronáutica civil não tem o cérebro privilegiado como vocês têm no Brasil”*. E, quando retornávamos de Pequim — aí já não era mais em Pequim —, na outra viagem do Presidente a Moçambique, passando no aeroporto de Namíbia, na capital do país, quando o Vice-Presidente da República avistou um avião da EMBRAER no aeroporto, disse: *“Isso é o Brasil”*.

Eu acho que uma empresa desse porte, com essa responsabilidade, dá ao Brasil, hoje, uma dimensão realmente muito importante. Nos 2 salões europeus da aviação, salões de Paris, sobretudo, a EMBRAER sempre está com a representação dos seus aviões. E ela merece de nós, no Brasil — o Legislativo e o Executivo —, que a prestigiemos e aplaudamos pela sua atuação, que realmente nos enriquece, não só pela entrada de recursos no Brasil, na nossa balança comercial, mas, sobretudo, pelo aporte tecnológico que traz ao desenvolvimento nacional.

Portanto, a única pergunta que eu faria ao Dr. Curado é se aquela proposta de 2 anos atrás, anunciada pela imprensa, quanto aos aviões Hércules serem substituídos pelos aviões da EMBRAER, se esse fato se modificou ou se efetivamente se realizou.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Nós estamos em discussão com a Força Aérea Brasileira. Nós temos um conceito de um novo cargueiro avançado, é um avião reação a jato, não avião a hélice. Nós estamos em discussão com a Força Aérea na fase de requisitos operacionais para... O nosso desejo é que a FAB considerasse esse novo modelo como potencial substituto não apenas do próprio



Hércules, mas dos próprios aviões de reabastecimento da Força Aérea também. Mas é um processo ainda preliminar e está progredindo.

O SR. DEPUTADO PAES LANDIM - Muito obrigado.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Vanderlei Macris. Começando às 12h17min, terminando às 12h27min.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, Sr. Frederico Fleury Curado, Presidente da EMBRAER, Sr. Presidente, eu não tenho questão a apresentar, até porque as respostas todas já se configuram como um processo de convencimento da nossa CPI a respeito desse episódio. É a primeira fase da investigação que nós estamos procedendo aqui, na nossa Comissão, que é a questão do acidente. Com a manifestação de hoje, mais alguns depoimentos — alguns poucos depoimentos —, nós vamos fechar essa primeira fase da investigação da CPI, que é o acidente.

Mas saltou aos olhos, hoje, a manifestação do Deputado Vic Pires, quando fez a leitura do conteúdo da caixa-preta. E aí, Sr. Presidente, eu gostaria de fazer uma proposta a V.Exa. e ao Sr. Relator sobre essa questão. Quando se fez a leitura da caixa-preta, juntando isso com a declaração, ontem, do controlador Jomarclo, mostrou-se que, em determinado momento, parece que houve um movimento da aeronave Legacy no local próximo do acidente de maneira a se colocar fora do plano de vôo estabelecido. Se juntarmos isso com a declaração do Jomarclo, ontem, de que, logo após o acidente, na INFRAERO, se fez uma... ou melhor, na Aeronáutica, no CINDACTA I, se fez uma reunião, da qual participou um técnico ou, Sr. Presidente, um engenheiro, que deixou claro que as mudanças no radar primário, de 300 pés para cima ou 300 pés para baixo, tinha sido por conta da manifestação desse técnico, uma alteração fora da normalidade, chegando até a 4 mil pés de alteração; se chegarmos à conclusão de que esse técnico chamado por nome Jardim, ou engenheiro Jardim, dando essa informação dessa mudança fora da normalidade, até 4 mil pés, juntando com as manifestações, hoje, do Deputado Vic, fazendo o relato desse diálogo da caixa-preta, com certeza, a Comissão poderá chegar à conclusão de que houve uma atitude deliberada dos pilotos no



desligamento do *transponder*. Juntando isso à informação do Presidente da EMBRAER, das condições técnicas com que esse aparelho realiza sua atividade de segurança, nós poderemos ter a conclusão aqui, nesta CPI, de que os pilotos tiveram efetivamente a maior responsabilidade por esse acidente.

Daí a razão, Sr. Presidente, de eu estar indicando, de eu estar apresentando, hoje, um requerimento, Sr. Relator, para a convocação desse técnico ou engenheiro, chamado Sr. Jardim, para que ele venha aqui confirmar a leitura do radar feita por ocasião dessa reunião realizada logo após o acidente, que constatou essa anormalidade do radar primário em estabelecer essa diferença de altitude constatada por ocasião do vôo do Legacy próximo ao local do acidente. Então, dito isso, Sr. Presidente, eu queria apenas fazer uma pergunta ao Sr. Frederico, que é a seguinte: o senhor disse, respondendo à pergunta do Deputado Otavio Leite, que há um espaço — Sr. Presidente, está aqui o requerimento que eu gostaria de mandar a V.Exa., porque eu acho fundamental a presença desse técnico, o engenheiro, Sr. Jardim, para configurar-se efetivamente a mudança de altitude — de 30 a 50 aeronaves de pequeno porte, de menor porte, para que possamos trabalhar no tráfego aéreo regional. O senhor diz isso baseado em alguns estudos? Existem esses estudos na EMBRAER? O senhor tem conhecimento? E poderia, se é que existem, remeter a esta Comissão essas informações?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Com prazer. Esses estudos são estudos de densidade de passageiros entre cidades. Nós temos informações de tráfego de passageiros entre as cidades, e muitas das rotas que hoje são feitas através de conexão, por exemplo, em Brasília ou em Congonhas, poderiam ser oferecidas ponto a ponto, sem essa conexão, que, do ponto de vista do passageiro, sempre é indesejável, porque demora tempo... Onde uma aeronave de menor porte — quando eu falo menor porte, comparando com um Boeing 737 ou com um Airbus 320,...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Claro.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - ...que são os aviões operados por Gol e TAM respectivamente. Então, uma aeronave de menor porte, como as que nós fabricamos, de 70 até 100, 110 passageiros, permitiriam que uma série de cidades pudessem ser servidas diretamente, sem a inconveniência de uma escala. Esse é o



nosso grande argumento junto às empresas aéreas para tentar vender nossos aviões, para justamente ocupar essas oportunidades de mercado que passageiros tendem — há históricos nos Estados Unidos, na Europa, na própria China, que mostram isso — a privilegiar o vôo ponto a ponto, o vôo que não requer escalas para troca de avião em uma conexão.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor poderia mandar esses estudos para a nossa Comissão?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Com prazer.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem.

O senhor disse também que, aí entrando na questão do acidente, o senhor disse que... Uma outra pergunta: qual a sua opinião sobre esse tema que se debate hoje, de o aumento do capital internacional, num sistema de tráfego aéreo, ou melhor, da aviação comercial brasileira, aumentar acima de 20%? Qual a sua opinião, como conhecedor do mercado?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não sei se eu entendi bem a questão.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Há um movimento hoje, um debate público, inclusive, o Presidente da ANAC hoje se manifesta nessa direção, dizendo que há um mercado na aviação comercial que poderia ser ampliado o espaço de 20% permitido para que o capital estrangeiro pudesse participar desse mercado na aviação comercial brasileira. Qual a sua opinião sobre isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A proposta é até 49%, que estão discutindo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quarenta e nove por cento. Exatamente.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Essa é a participação de capital estrangeiro nas empresas aéreas...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Exatamente.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - ...como, por exemplo, numa TAM, numa Gol ou numa VARIG. Essa matéria é muito controversa. O que eu posso dizer ao senhor é que quase a totalidade dos países, não a totalidade, mas a grande maioria dos países protegem — a palavra “proteção” talvez seja até inadequada —,



mas definem, na sua legislação, que as empresas aéreas sejam de controle, portanto, capital majoritário, doméstico. Isso funciona nos Estados Unidos, em boa parte dos países da Europa e assim é o caso do Brasil. Essa prática, por assim dizer, ela decorre provavelmente até do pós-guerra, onde o próprio transporte aéreo é visto como uma certa questão, um elemento de segurança nacional. Esse é um debate absolutamente presente hoje. Não há uma conclusão sobre isso. Alguns países estão liberando isso. A globalização, sem dúvida... Quer dizer, a tendência é de que empresas se globalizem em termos de capital. Tem coisas talvez até mais sensíveis do que a própria operação de transporte aéreo em que não há restrição. Isso cabe à legislação. Eu acho que a sugestão... V.Exa. perguntou a minha opinião. A sugestão que a ANAC coloca, de subir de 20% para 49%, eu acho que ela é positiva, que ela flexibiliza um pouco a questão de atração de capital, sem que haja a necessidade de se debater a questão de controle ou não controle nacional.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. O Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias estima um prejuízo da ordem de 100 milhões de reais, e estão iniciando um processo de cobrança por indenização. Chega-se a dizer, entre aspas, essa “brincadeira” está ficando cara demais para as empresas aéreas — “brincadeira”, entre aspas, essa crise que nós vivemos desde o acidente com o avião da Gol e o Legacy. E diz também que essa inércia do Governo nesse episódio já ultrapassou o limite: 100 milhões de prejuízo. A INFRAERO, evidentemente, na utilização dos seus... no espaço aéreo também para treinamento de seus pilotos, aeronaves, etc., tem também sentido esse problema, em função da crise que nós vivemos?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Com relação à INFRAERO eu não saberia responder. Em relação à EMBRAER...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - À EMBRAER.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - À EMBRAER?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Perdão.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não. Está muito mais afeita à operação do dia-a-dia das linhas aéreas, quer dizer, uma questão muito mais afeita à operação TAM, Gol, VARIG, do que a nós como fabricantes de aeronaves.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Uma última pergunta, Sr. Frederico. O senhor disse que tem uma investigação interna na EMBRAER que faz a avaliação desse acidente. Isso já terminou? Tem prazo para terminar? E se já terminou, é possível remeter os resultados desse processo, aqui, à nossa Comissão?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Talvez me esclarecendo... Eu não fiz essa afirmação. Nós não temos um processo interno de investigação. O que nós temos são pessoas que estão envolvidas num processo de investigação da CENIPA.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Ah!

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Quer dizer, o processo é da CENIPA.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Então, não é uma investigação interna na EMBRAER?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não. Não teríamos nem condições de fazê-lo. Nós colaboramos... O processo é da CENIPA e, nesse caso, houve um inquérito da polícia também e também colaboramos ali.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Bem, Sr. Presidente, estou satisfeito com as informações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não.

Se V.Exas. estiverem de acordo — ainda há um Parlamentar inscrito, o nobre Deputado Eduardo Valverde —, aí, nós encerraríamos e voltaríamos às 13 horas. Foi assim que nós convocamos o Sr. José Márcio Monsão Mollo, que é Diretor-Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias — SNEA.

Então, com a palavra o nobre Deputado Eduardo Valverde, por 10 minutos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Obrigado, Sr. Presidente.

Eu queria fazer antes um último comentário e depois algumas indagações ao Sr. Frederico. Uma delas é que a transcrição da caixa-preta não é nenhuma novidade, está inclusa no inquérito policial. Quem for folhear das fls. 730 até a 860, irá observar o que está lá constando. Não sei se é a mesma coisa que foi apresentada aqui. Mas isso não é nenhuma novidade, nenhuma informação que não esteja acessível às partes do inquérito policial. E, certamente, foi nesse inquérito



policial que o Procurador da República indiciou os pilotos. Então, não é nenhuma novidade, de causar nenhuma celeuma aqui nesta Casa.

A pergunta que eu faço ao Sr. Frederico é se a qualidade técnica do seu empregado da EMBRAER, o Sr. Henry, se ele é engenheiro, se ele é piloto ou se ele tem algum conhecimento técnico de aviação, ou se tão-somente ele é um empregado dotado de conhecimentos comerciais da EMBRAER.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Vou tentar ver se eu tenho essa informação aqui para responder a V.Exa. (*Pausa.*) Estou vendo aqui, agora. Estou vendo aqui a qualificação dele como depoente da Polícia Civil. É formado em finanças e *marketing*, nos Estados Unidos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Finanças e *marketing*. Então, quer dizer, que conhecimento técnico de aviação, de operacionalidade de equipamentos aéreo e de navegação ele não teria nenhum conhecimento para opinar.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não, ele, como vendedor de aeronave, ele certamente tem um conhecimento da operação da aeronave, como ela funciona.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Básico?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Básico. Evidentemente, não saberia dizer se ele é piloto ou não. Agora, o papel, o cargo, que ele exerce na empresa é um cargo de vendas.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - De vendas. Tipo, assim, um vendedor de remédio. Conhece abstratamente...

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Vendedor de um objeto...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sim. Eu falo...

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - ...mais sofisticado...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Pronto. Fazer uma comparação...

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Talvez um carro de luxo fosse uma boa...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Pronto, um carro de luxo.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Vamos convergir o que vossa...



O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Então, está certo.

O senhor, dentro desse episódio do acidente e da repercussão que esse acidente causou, o senhor viu algum prejuízo à imagem da EMBRAER dentro do mercado que disputa.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Não. Nós não tivemos nenhum impacto. O próprio cliente, inclusive, como mencionei há pouco, nós inclusive temos discussões até de mais negócios, mais aeronaves eventualmente. Até agora, quer dizer, não houve nenhuma, nenhuma indicação de problema ligado à aeronave. E acidentes aéreos ocorrem, são tragédias que ocorrem. O mercado, ele olha muito para as autoridades aeronáuticas, o mercado em si. Quer dizer, os operadores, as pessoas que estão no métier olham muito para a autoridade que está investigando as causas do acidente. Porque no acidente aéreo, a maior preocupação efetiva é se chegar às causas para que se possam ter prevenções futuras. Essa é a regra, eu diria, internacional que é seguida. E daí todas as formalidades que são seguidas daí... Por exemplo, jamais a EMBRAER poderia emitir uma ilação ou uma suposição do que poderia ter acontecido, mas, sim, estar sempre trabalhando junto à comissão investigadora para que ela, sim, conclua — e sobre o que nós não temos o menor controle. Então, para nós...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Quer dizer que o episódio em si não poderia ser utilizado por concorrente da EMBRAER para fazer ilações?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Poderia ser usado tanto na questão de qualidade do avião, que eu acho que não teria, só teria algum tipo de eco se houvesse uma conclusão por falha do equipamento. Isso eu acho que até agora não ocorreu e é improvável que ocorra.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Então, pelo que o senhor respondeu, não haveria nenhum tipo de... O fato, em si, não acarretaria à imagem da EMBRAER nenhum tipo de prejuízo comercial.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Até agora nós não...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - E nem ninguém faria o uso dessas informações para causar prejuízo comercial à EMBRAER?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Deixa eu, deixa eu... Para ser bem preciso na resposta, essa certeza só poderá ocorrer quando se encerrar a



investigação da CENIPA. Esse eu acho que é o elo faltante em toda essa discussão. Quer dizer, é o órgão responsável pela investigação aeronáutica chegar as suas conclusões finais. A partir daí, aí se conhecerão as causas e aí poderá... Mas, hoje, o que eu posso afirmar ao senhor até hoje, como todas as evidências são de que não houve problemas com a aeronave, isso não ocorreu até o momento.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Bem, uma pergunta, não sei se o senhor poderia responder porque é técnica, ou... Aquele dispositivo *transponder* pode ser desligado involuntariamente, ou só por um ato voluntário ele é desligado?

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - A probabilidade de ele ser desligado por um esbarrão, por assim dizer. ou por uma coisa absolutamente, digamos, incontrolada é muito, muito baixa. Olhando, o posicionamento dele não permite isso. E o desligamento dele ocorre efetivamente com o apertado de uma tecla por 2 vezes, inclusive com um intervalo de 20 segundos entre um apertado e outro. Quer dizer, se após 20 segundos não houver a segunda pressão ao botão para caracterizar que ele fique no modo chamado *stand by*, ele retorna à condição anterior. Então, é claro que um desligamento desse a intenção pode ser voluntária ou não. Mas por um mero descuido, um esbarrão, uma coisa, chamemos assim, mecânica, eu acho que é altamente improvável.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, para concluir. Auxiliando aqui V.Exa. e o Presidente da EMBRAER, eu tive com o piloto do Legacy. A opinião dele diverge um pouco. Ele acha o seguinte: que o aparelho, que tem o *transponder*, que tem as freqüências também de rádio, a pessoa pode, vai mudando o cursor. Se aquele cursor estiver em cima do *transponder* e inadvertidamente ele for apertar uma freqüência que está próxima e apertar o do *transponder* ele entra automaticamente em *stand by*. Quer dizer, é a segunda vez que ele tem que apertar.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Dentro de 20 segundos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Exatamente. Então, qual é a opinião do piloto do Legacy que esteve comigo? É de que para quem está familiarizado e faz parte da sua rotina, do dia-a-dia, de voar no Legacy isso não ocorreria. Mas quem não está ainda familiarizado, que está voando pela primeira vez ou pela segunda vez, é uma coisa bastante provável de acontecer. Foi o que me foi transmitido por um piloto que dirige Legacy. Inclusive ele — essa mesma informação



foi prestada ao Delegado Renato Sayão — bota o dedo inclusive em cima do botão mostrando que isso seria fácil. Daí já haver sugestões internacionais, para que quando o *transponder* entrar em *stand by*, poder dar um aviso mais forte, ou luminoso, ou sonoro, porque isso poderia ocorrer.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas Presidente, esse dado que é novo aqui na CPI de ele dizer que em 20 segundos se não for acionado de novo, ele volta à situação anterior, ou seja, tem de se desligar duas vezes novamente. Então, esse dado é importante, que a gente não tinha na CPI.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Como é isso?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Se apertar o botão uma vez, depois de 20 segundos, se ele não for acionado novamente, ele volta à situação anterior. É isso o que ele disse agora.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É o que o piloto me ensinou. Você aperta um botão lá e você vai mudando o cursor, você vai pegando a frequência do rádio, vai pegando isso, pega o *transponder*. Se o cursor estiver em cima do *transponder*, ele apertar ali naquele botão uma vez, morreu.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas aí ele não enxerga mais que o *transponder* está desligado?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Fica só escrito lá...

(Não identificado) - *Standy by*.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - De maneira...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas ele mexendo nas frequências, ele vai enxergar que o *transponder* está desligado.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Com certeza, porque tem uma mensagem clara ali escrita *stand by*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, se ele continuasse mexendo nas frequências de comunicação, ele enxergaria que o *transponder* estava ligado.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Poderia enxergar, porque estaria olhando para o equipamento e a mensagem ali está.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Fiz essa pergunta, Sr. Presidente, porque pelo que informou o Delegado Sayão, ele indiciou os pilotos por crime culposos. No caso, se o *transponder* não pode ser desligado involuntariamente,



só com um ato voluntário, até porque tem esse dispositivo de proteção de se em 20 segundos não retornar a pressão sobre a tecla, o *transponder* continua em funcionamento. Então, se ele fez isso, foi voluntário. Assumiu o risco pelo que viesse a acontecer. Então, não seria um indiciamento por crime culposos, e sim por doloso, porque assumiu o risco de produzir aquele resultado. Como o Delegado Sayão deverá retornar aqui a esta Comissão, certamente, isso deverá ser indagado a ele.

A última pergunta que eu faço ao Sr. Frederico é se o servidor da EMBRAER lá presente teria conhecimento nesse mecanismo de orientar o piloto a observar esse procedimento, se ele teria conhecimento para fazer, para orientar o piloto a proceder corretamente, se ele teria conhecimento técnico para isso.

O SR. FREDERICO FLEURY CURADO - Eu diria ao senhor que, como um bom vendedor, deveria ter esse conhecimento. Mas é importante a gente deixar claro que em um vôo existem duas pessoas na tripulação: 1 comandante e 1 co-piloto. Quer dizer, mesmo que houvesse uma terceira pessoa insistentemente querendo influir, e coisa tal, a decisão, toda a operação a responsabilidade é 100% dessas duas pessoas. Então, ele até pode ter esse conhecimento. Eu não saberia dizer se ele tem ou não tem. Eu estimaria que um bom vendedor deve conhecer todo o painel do avião.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Se me permite o nobre Deputado, mesmo que houvesse um outro piloto dentro da aeronave, a responsabilidade é do comandante.

(Não identificado) - É do comandante.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então, não há que culpar outro piloto ou quem quer que seja. O comandante é o responsável pela aeronave e é ele que tem que ser responsabilizado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, eu queria só que V.Exa. e o Relator pudessem solicitar da Polícia Federal o inquérito policial, certo?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós solicitamos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Porque lá vai ter a transcrição. E fica essa celeuma aí à toa.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito. Vamos então suspender a nossa reunião para começar às 13h. O prazo está em cima. Então, nós queríamos agradecer a presença ao Sr. Frederico Fleury Curado, Diretor-Presidente da EMBRAER, empresa brasileira que demonstra ao mundo a capacidade tecnológica do Brasil, a excelência dos seus técnicos e uma empresa que compete, na pior das hipóteses, em nível de igualdade com as melhores do mundo, que é orgulho de toda a nação brasileira.

Muito agradecido a V.Sa.

Está suspensa a reunião, recomeçando às 13h.

(A reunião é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Estão reabertos os trabalhos.

Convido o Sr. José Márcio Monsão Mollo a tomar assento à mesa, podendo vir acompanhado do seu auxiliar para ajudá-lo nas respostas.

Para atender às formalidades legais, foi firmado pelo depoente termo de compromisso, que integra o formulário de qualificação de cujo teor faço a leitura:

José Márcio Monsão Mollo.

Compromisso oral:

“Faço, sob palavra de honra, a promessa de dizer a verdade do que eu souber e me for perguntado”.

Nós vamos seguir a mesma rotina de trabalho e vamos conceder a palavra ao Sr. José Márcio Monsão Mollo para, no prazo de 20 minutos, fazer a sua explanação. No entanto, faço a ressalva de que com relação a esse prazo nós temos tido a maior elasticidade, a maior flexibilidade. Então, são 20 minutos, mas, a critério do depoente, ele poderá elástecê-lo.

Sendo assim, eu passo a palavra ao Sr. José Márcio Monsão Mollo.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - “Exmo. Sr. Deputado Marcelo Castro, Presidente desta CPI, Exmo. Sr. Deputado Marco Maia, Relator da CPI, Exmos. Srs. Deputados e Deputadas membros da CPI, o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias — SNEA sente-se honrado com o convite feito por esta CPI e agradece a oportunidade de expor sua visão dos lamentáveis fatos que vêm ocorrendo no setor aéreo brasileiro nesses últimos meses. Muita informação já foi



trazida a este plenário por outros expositores que nos antecederam. Por essa razão não pretendemos alongar demasiadamente nossa exposição, tornando-a o mais objetiva possível, de modo a permitir a V.Exa. maior tempo para as perguntas que desejarem fazer, para as quais, desde já, nos colocamos à inteira disposição. O setor aéreo comercial apresenta hoje 4 características principais. Um forte crescimento, a taxas bem mais elevadas do que outros setores da economia, e, sobretudo, a taxas bem maiores do que o conjunto da mesma. Como já foi dito anteriormente, o setor aéreo cresce a taxas chinesas, enquanto o País cresce a taxas medíocres, bem abaixo de suas potencialidades. Esse crescimento, surpreendente em termo de Brasil, deve-se ao enorme esforço das empresas aéreas, a maciços investimentos, a médio e a longo prazo, que as tornaram empresas fortemente racionalizadas, com frotas modernas, financeiramente saudáveis e altamente competitivas. A aplicação de técnicas de gestão modernas permitiram às empresas aéreas reduzir significativamente os preços das passagens, o que permitiu forte incremento do número de passageiros, dando aos brasileiros de renda mais baixa a oportunidade de utilizar o modal de transporte aéreo. Hoje, as classes denominadas de C e D já representam uma parcela significativa de quem voa. Mesmo com o crescimento acelerado do setor, a pontualidade e a regularidade no Brasil estiveram, até o último trimestre de 2006, próximas às dos princípios países. Até o acirramento da crise dos controladores, em novembro de 2006, as duas maiores empresas brasileiras mantinham índice de pontualidade de 93% e 98%. Tal índice demonstra a eficiência das empresas brasileiras, sobretudo se comparadas com as grandes empresas norte-americanas, que operam com pontualidade na faixa de 80%. As perspectivas de crescimento do setor são muito boas. O número de passageiros deve triplicar nos próximos 15 anos. Para isso as empresas aéreas estão se preparando, bastando dizer que no corrente ano de 2007 somente as duas principais empresas incorporarão às suas frotas 32 novas aeronaves, o que representa um aumento de 20%. Em 2006, mais de 50 milhões de passageiros foram desembarcados em aeroportos brasileiros. Três milhões e 700 mil turistas foram trazidos ao Brasil por via aérea. Cento e sessenta cidades são atendidas por linhas regulares no território nacional, e o setor deverá ter um faturamento, em 2007, acima de 15 bilhões de reais. As duas maiores empresas



brasileiras contavam, em 2006, com uma frota total de 160 aviões. Em 2007, esse total deverá subir para 214 aviões. A perspectiva para 2010 é que essas empresas contem com uma frota de 267 aviões. Mas o crescimento do setor não se limita às duas grandes empresas. Outras, de alcance nacional, também têm apresentado planos agressivos de crescimento. Por exemplo, a BRA anunciou, no início de abril, investimentos expressivos no aumento de sua frota. Um investimento de 1 bilhão e meio de dólares na compra de aeronaves, passando das atuais 13 para 60 unidades até o final de 2009.”

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - A BRA. “Também a OceanAir divulgou grandes investimentos em sua frota, e a Total Linhas Aéreas anunciou há pouco que adquiriu 10 novas aeronaves, com investimento de 150 milhões. Esse crescimento não se limita às denominadas empresas nacionais. Também as denominadas empresas regionais vêm experimentando significativa expansão, fortalecendo suas estruturas de capital e aumentando as suas frotas. Podemos dar como exemplo a Trip Linhas Aéreas, que está investindo 200 milhões de dólares na encomenda de 14 novas aeronaves do tipo ATR-72500, para 70 assentos, totalizando, então, uma frota de 21 aviões. O quadro, rapidamente descrito, desenha o chamado céu de brigadeiro para o setor aéreo brasileiro. No entanto, embora a situação das empresas aéreas brasileiras, hoje, possa ser considerada muito boa, fruto da crença no País, do pesado investimento realizado e a realizar, do forte crescimento da demanda, do expressivo aumento da oferta, da redução acentuada dos preços das passagens, dos ganhos de eficiência da parte dessas empresas, da frota de aviões, que é uma das mais modernas do mundo, existe uma grande preocupação com as condições da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária brasileiras. Essa preocupação encontra sua justificativa na falta de investimento ou no investimento equivocado, por parte do setor público, naquelas infra-estruturas que criaram e criarão enormes gargalos no setor, com sérios prejuízos para as empresas aéreas e também para os passageiros. Esses gargalos, que são a causa principal dos atuais problemas, limitarão o crescimento do setor, com sérias conseqüências para o crescimento econômico do País.” Sr. Presidente, passaremos, a seguir, a exibir alguns quadros relacionados com o crescimento do setor, em



contrapartida com a queda de investimentos nas infra-estruturas aeronáutica e aeroportuária. (*Segue-se exibição de imagens.*) Muitos desses números já devem ser do conhecimento dos senhores porque certamente já foram expostos aqui. A evolução nas linhas domésticas, nós vemos que, a partir de 2003, que foi um ano de crise, houve uma evolução enorme na oferta. Em 2004, 2,96%; em 2005, 16,51%; em 2006, apesar da crise, um aumento de 10% na oferta. Por sua parte, a demanda também cresceu, e os senhores podem ver que a demanda cresceu mais do que a oferta. Ela cresce, em 2004, a 12,26%, enquanto a oferta ficou em 2,96%; cresce, em 2005, a 26,86%, enquanto a oferta ficou em 18,51%, e cresce, em 2007, em 12,18%, enquanto a oferta ficou em 10%. É por isso que as empresas aéreas estão com planejamentos para 2009 e 2010, já têm adquiridos todos os seus aviões, prevendo aumento da frota, por causa desse aumento de demanda, e já estão começando a planejar para o ano de 2017. Nas linhas internacionais, houve também um crescimento nos anos 2004 e 2005, e uma queda violenta no ano de 2006, com a quebra da VARIG. Aí nós temos um aproveitamento da indústria de transportes aéreos nos vôos domésticos. Aqui na linha vermelha, é a taxa de ocupação média que se considera para o setor, com o ideal de 65 assentos por avião. Os senhores podem ver que a partir de 2004, é quando a linha começa a ultrapassar essa faixa ideal de 65 assentos...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sessenta e cinco assentos ou 65%?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Sessenta e cinco por cento. Desculpem-me. Obrigado. Sessenta e cinco por cento dos assentos. Então a ocupação cresce também a taxas exponenciais durante esse período. Nas linhas internacionais há uma grande melhora e essa queda também é um reflexo do problema havido com a VARIG. No movimento dos aeroportos administrados pela INFRAERO, nota-se um crescimento substancial no número de passageiros nos anos 2004, 2005 e 2006 e uma previsão também de crescimento para 2007. Nos aeroportos principais, Congonhas, Guarulhos e Brasília, há também um forte crescimento do número de embarques e desembarques, criando um sério problema nesses aeroportos de infra-estrutura — podemos falar mais tarde — tanto na parte técnica, quanto na parte de embarque e desembarque de passageiros. O setor,



apesar disso tudo, vem investindo maciçamente na compra de aeronaves, de contratação de funcionários, treinamento, etc. Na compra de aeronaves, por esse quadro aí, os senhores podem ver que, entre 2006 e 2007, houve um investimento por parte das empresas do setor aéreo de quase 3,5 bilhões de reais. E também foram criadas novas empresas regulares, o que mostra o dinamismo do setor. Ou seja, novos empresários entrando no setor aéreo. A frota de aeronaves, entre 2001 e 2007, nota-se uma redução dessa frota de aeronaves. Embora o número de aeronaves tenha reduzido, o número de passageiros aumentou muito. Isso porque a frota foi bastante modernizada, aviões de pequeno porte substituídos por aviões melhores, de maior porte e voando mais, o que demonstra a eficiência das empresas do setor. Aí, temos os números dos aeroportos de Guarulhos e Congonhas, também preocupantes porque existe um aumento sistemático dos embarques e desembarques, sem que tenha sido feito investimento para suportar esse aumento. Agora, vem a parte do Poder Público. Como nós vimos, as empresas aéreas acreditaram e investiram. Estão prevendo investir mais ainda. Na outra parte, ou seja, na parte do Governo, não houve, por parte deste, o investimento necessário para suportar o crescimento que já houve, muito menos o crescimento que haverá nos próximos anos. Esse é o orçamento do Ministério da Defesa só naquilo que interessa à parte do setor aéreo: controle e infra-estrutura. Nós podemos ver, em valores constantes, que houve uma queda violenta a partir de 2003, e, de 2003 para cá, o aumento tem sido muito pouco. Em 2006, o aumento foi mais significativo porque nos últimos meses do ano, devido à crise dos controladores, ao desastre aéreo, o Governo liberou mais dinheiro nos meses de novembro e dezembro, mas os investimentos do setor caíram brutalmente e não acompanharam o crescimento das empresas aéreas. Temos aí o quadro de dispêndios anuais do Comando da Aeronáutica naquilo que se relaciona ao controle aéreo. Também nós temos uma queda violenta em 2001; em 2002, aumentou; e, a partir de 2003, caiu e manteve-se em níveis muito baixos, sendo que aumentou em 2006 por causa dessa crise também. Então, não houve por parte do Governo, do setor público, não acompanhou o crescimento do setor. As execuções orçamentárias anuais da conta proteção ao voo e segurança do tráfego aéreo mostra a mesma coisa, uma queda acentuada do setor público no investimento. Essa nota aí é muito interessante. Foi uma nota que o



Ministério do Planejamento soltou em maio deste ano, procurando contrariar a crítica de que não houve investimento por parte do Governo. Permito-me ler porque está um pouco distante. Diz o Ministério do Planejamento, em março deste ano: *"A partir de 2003, considerando que os investimentos necessários ao reaparelhamento da infra-estrutura de comunicação já haviam sido realizados, as aplicações de recursos retornaram ao patamar de gasto verificado entre 1997/1999. Dessa forma, não se pode comparar a fase posterior com a de 2000/2002, sendo que um período foi de maior aporte de recursos pelas razões apresentadas na época, amparado por uma diretriz presidencial e por estudos do Ministério da Defesa que reconhecia a carência de investimentos no sistema. O outro período caracterizou-se pela manutenção e reposição rotineira de equipamentos, já que o grande investimento para compensar a defasagem ocorrida já havia sido feito entre 2000 e 2002"*. Então, o Ministério do Planejamento, em março de 2007, procura justificar essa queda de investimento pela desnecessidade, porque os grandes investimentos foram feitos antes. No entanto, o Conselho Nacional de Aviação Civil, que é o órgão de assessoramento do Presidente e do qual faz parte o Ministério da Fazenda, em sua última reunião de outubro de 2003, já alertava para a necessidade desse aumento. Então, o Conselho Nacional de Aviação Civil baixou a Resolução nº 2, afirmando: *"Essa infra-estrutura requereu pesados investimentos em equipamento e tecnologia para sua implantação, bem como a manutenção de um numeroso efetivo para o seu funcionamento. Os recursos para a manutenção desse sistema provêm das tarifas arrecadadas, como contrapartida dos serviços prestados aos usuários do sistema de aviação civil, e são integralmente destinados à operação, manutenção e revitalização do próprio sistema,..."* Ou seja, as empresas aéreas e os passageiros passam uma tarifa, então esse dinheiro tem uma destinação certa. *"...sendo escriturados no Fundo Aeronáutico e no Fundo Aeroviário. O contingenciamento sistemático desses recursos vem produzindo dificuldades ao Comando da Aeronáutica, pois são recursos tarifários, arrecadados e destinados por lei a um fim específico, comprometendo a execução orçamentária da Aeronáutica. Por outro lado,"* — prossegue o Conselho — *"a diminuição dos recursos aplicados nessa atividade produz reflexos na própria segurança dos vôos, podendo acarretar a degradação do sistema, sendo que, além dos efeitos danosos sobre o custo do*



transporte aéreo, pode obrigar o Comando da Aeronáutica, por medida de segurança, a adotar um controle de tráfego aéreo nos níveis convencionais existentes no passado". Por essa decisão do CONAC, de 2003, já se vê que o próprio Conselho Nacional de Aviação Civil previa o que está ocorrendo hoje, se não houvesse investimento no setor público. A outra resolução também do CONAC, também de outubro de 2003, "recomenda à Casa Civil da Presidência da República que, em articulação com o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e o Ministério da Defesa, proceda aos estudos necessários para apresentação de proposta que permita que os recursos provenientes das tarifas aeroportuárias e aeronáuticas e seus adicionais, vinculados ao Fundo Aeronáutico e ao Fundo Aeroviário, sejam disponibilizados de forma a propiciar o adequado planejamento das atividades por parte do Departamento de Aviação Civil — DAC —", atualmente ANAC, "e do Departamento de Controle do Espaço Aéreo — DECEA. No entanto, essas recomendações do Conselho não foram atendidas pelo Poder Público. Aí nós vemos as disponibilidades dos Fundos Aeronáuticos e Aeroviários. A partir de 2002, os senhores vêem que a disponibilidade desses fundos vem crescendo sistematicamente, chegando, até maio de 2007, a 2,1 bilhões de reais. Significa que o dinheiro desses fundos estão contingenciados e que eles não estão sendo usados para as destinações específicas. Aí, por exemplo, temos o quadro do crescimento desses Fundos Aeronáuticos e Aeroviários, em que os valores disponíveis estão crescendo muito, porque as empresas e os passageiros estão pagando as tarifas e não está havendo gasto por parte desse fundo. Então, o valor deles tem aumentado significativamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Em 2007 arrecadou mais do que em 2006?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - A previsão para 2007 é que ele chegue... Não. Ele, hoje, em maio de 2007, está com 2 milhões e 103 mil, 2 bilhões.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Em 2007, em 5 meses, já arrecadou mais do que o ano de 2006 todinho?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não, não. É o somatório, cumulativo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Isso é o somatório.



O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - É o somatório. Ele hoje tem, somados todos os anos anteriores, 2 bilhões e 100 milhões.

(Não identificado) - É a soma de tudo.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Soma de tudo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Em 2006... Ah, porque está somando.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - É, está somando. Não significa dizer que todo esse dinheiro se destina ao controle aéreo. É uma parte, porque tem várias destinações, mas o dinheiro que hoje existe no fundo, nos 2 fundos destinados ao controle aéreo, gira em torno hoje de 400 milhões de reais. Nesse gráfico aí fica bem clara a evolução do tráfego, da demanda, e o movimento de passageiros naquelas duas linhas que estão lá em cima. A frota de aeronaves — a terceira linha de cima para baixo —, como já foi demonstrado, caiu. E na linha debaixo — não sei se está visível, em azul — os investimentos no Programa Proteção de Vôo. Então, enquanto cresceu, evoluiu o tráfego, evoluiu a demanda, evoluiu o movimento de passageiros, caiu significativamente o Programa de Proteção do Vôo. Isso, inclusive, foi constatado pelo Tribunal de Contas, que, num acórdão de 2006, afirmou que “o chamado apagão aéreo nada mais é do que uma sucessão de equívocos quanto aos cortes nas propostas orçamentárias elaboradas pelo DECEA, contingenciamento de recursos para o setor, indolência em relação às necessidades de expansão e modernização do SISCEAB e quanto à ineficiência política de alocação de recursos humanos”. Nós procuramos mostrar aqui como o setor cresceu e como a iniciativa privada investiu no setor e, por outro lado, como deixou de haver investimento por parte do setor público. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não.

Vamos passar a palavra ao nobre Relator, Deputado Marco Maia, para inquirir a testemunha, pelo tempo que lhe convier.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, em primeiro lugar, gostaria de agradecer a presença nesta CPI do Sr. José Márcio Monsão Mollo, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias.

O seu depoimento, certamente, será de grande importância para o nosso trabalho, tendo em vista as informações que V.Sa. nos prestou aqui e deverá nos



prestar sobre a situação das empresas de transporte aéreo brasileiro e como V.Sas. avaliam os investimentos que são praticados no setor e que estão previstos para o setor para o próximo período. Vou-lhe fazer algumas perguntas, que estão divididas em algumas fases. Mas vou fazendo as perguntas, os questionamentos, e o senhor pode, automaticamente, ir respondendo.

A primeira pergunta: qual é a representação do sindicato? Quais as empresas que representam, qual é a abrangência do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - O Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias representa as concessionárias de transporte aéreo público regular. Nós temos, atualmente, em torno de 20 empresas associadas, sejam empresas de transporte de passageiros, sejam empresas de transporte de cargas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aí se incluem as grandes empresas?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - As grandes empresas. Todas elas estão associadas ao sindicato.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - De forma breve, o senhor poderia dizer quais são, no momento, as principais reivindicações do setor e a quem elas estão sendo dirigidas?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - As principais situações, reivindicações do setor são, em primeiro lugar, a crise que vem vivendo o setor, que... Desde o desastre de setembro e o acirramento da crise dos controladores as empresas aéreas vêm sofrendo um significativo prejuízo, porque... não só pela paralisação que ocorreu — os 3 grandes apagões, como se chamaram, como se denominou — como, no dia-a-dia, os constantes atrasos que se dão, em consequência do controle aéreo. Existe uma prática por parte do setor aéreo — tem havido, desde essa crise, uma prática —, que o setor chama de seqüenciamento, ou seja, eles obrigam o piloto a ficar em terra, o que ocorre muito e os passageiros não entendem, porque entram no avião e ficam lá parados, porque a torre mantém o avião parado. E depois, quando ele faz seu trajeto, ele é seqüenciado na medida em que o controle aéreo o obriga a fazer desvios ou a ficar fazendo círculos, esperando uma oportunidade para descer. Isso, obviamente, traz um prejuízo enorme às empresas. E a capacidade de alguns aeroportos no Brasil que não têm condições de



receber as aeronaves. Então, elas ficam também taxiando ou esperando para poder se aproximar do desembarque. Isso vem trazendo prejuízos significativos. Nós vimos, inclusive nas contas da empresa Gol apresentadas, uma perda de receita de 40 milhões de reais, por causa dessa crise, só em 2006. Então, uma das reivindicações imediatas do setor seria essa. Uma segunda reivindicação que me vem à cabeça agora seria a necessidade de um novo marco regulatório, ou seja, uma discussão entre o setor público e as empresas aéreas sobre a necessidade — que é uma unanimidade — de uma nova regulamentação desse setor, que parece que já está sendo elaborada ou estudada para a apresentação em audiência pública pela ANAC. Entramos também no problema tributário — acho que não tem muito a ver com esta Comissão —, que é um setor extremamente castigado por tributos, principalmente se compararmos com o setor aéreo de outros países, onde a aviação é considerada essencial e de segurança, de interesse nacional. E, por causa disso, são muitas vezes subsidiadas. Por exemplo, para dar um dado concreto, em 2002, quando houve aquele problema das torres nos Estados Unidos, o Governo do Presidente Bush, o arauto do neoliberalismo, deu de graça às empresas aéreas americanas 20 bilhões de dólares e autorizou que as empresas tomassem empréstimo aos bancos com o aval do Tesouro americano. O Governo brasileiro não fez absolutamente nada. E o reflexo dessa crise, isso ocorreu em todo mundo. E nos países europeus também houve ajuda dos governos. Existe um outro problema também, que é o do preço do QAV, do combustível. A PETROBRAS faz um cálculo para o QAV que ninguém consegue entender. Ela produz 80% do combustível de aviação no Brasil, no entanto, o seu preço é fixado pelo preço do Golfo do México e, somado a esse preço, o custo do frete e do seguro. Então, somam-se todas essas parcelas e dá o preço final do QAV. Se o senhor me perguntar o porquê, eu também... o setor não conseguiu entender até hoje. Então, seriam basicamente essas, em poucas palavras, as reivindicações imediatas do setor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Continuando, nós já vimos aqui, na sua apresentação, algumas questões em relação à infra-estrutura aeroportuária e à proteção ao vôo. Mas eu vou, de qualquer forma, formular alguns questionamentos.

Como V.Sa. avalia a situação da infra-estrutura aeroportuária no País em relação à operação nas condições atuais e na perspectiva de crescimento do



mercado? Nós temos uma boa infra-estrutura aeroportuária? Não temos? Ela é inadequada? Ela melhorou ou piorou? Enfim, qual é a avaliação que o setor faz sobre a infra-estrutura aeroportuária brasileira?

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - Se o senhor me permite, eu vou ler aqui um documento redigido pelo Diretor Técnico sobre o atual quadro dos principais aeroportos do Brasil. “Tem-se para o ano 2010 as seguintes premissas de planejamento: Congonhas, uma nova reforma do terminal de passageiros e atendimentos a vôo com no máximo 1 hora de duração. Guarulhos, há necessidade de terminação da construção da terceira pista — que, inclusive, está toda invadida hoje em dia, o local de previsão da terceira pista. Não houve por parte nem do Governo Federal, nem da INFRAERO uma preocupação e hoje existe uma grande favela. Também há, ainda, em Guarulhos, o terceiro terminal de passageiros e a implantação do modal de superfície expresso, trem ou metrô, já em estudo pela Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo. Em Campinas, há necessidade de reforma e ampliação do terminal de passageiros, a construção da segunda pista e uma operação de ligação, por trem expresso, de São Paulo ao Aeroporto de Campinas — deverá estar, então, em fase de construção. O Aeroporto de Marte em São Paulo: existe um estudo de melhoria operacional do aeroporto, com aumento da pista para 2.200 metros, deslocamento em 20 graus a oeste da pista 30, aquela de sentido mais comum para pouso e decolagem. Tudo indica, entretanto, que as previsões para 2010 não se confirmarão, tendo em vista que nada de efetivo foi feito até o presente momento, sendo o maior óbice a questão das desapropriações, com as quais os 3 níveis de governo teimam em envolver-se. Então, a situação hoje dessa infra-estrutura aeroportuária é muito ruim e a infra-estrutura do controle aéreo, embora o Governo diga que seja boa e os controladores digam que seja ruim, fica um pouco difícil para as empresas afirmarem uma coisa ou outra. Na verdade, nós temos... as empresas aéreas têm sofrido uma dificuldade enorme por causa desse problema do controle.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu ia lhe perguntar também quais eram os investimentos prioritários, mas V.Sa. já tratou sobre o assunto. Quais são as principais razões, na sua avaliação, dos atrasos e cancelamentos de vôos, que viraram rotina desde o acidente entre as aeronaves da Gol e do Legacy?



O SR. JOSE MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Em primeiro lugar, falta de investimento, seja no sistema de controle aéreo, seja nos aeroportos brasileiros. Em segundo lugar, é importante notar que esse problema, digamos assim, surgiu ou se tornou público ou se agravou a partir do desastre de setembro. Então houve, de lá para cá, por parte do controle aéreo, isso que havia dito há pouco, a que o setor chama de seqüenciamento. A maioria... alguns atrasos se dão, obviamente, por culpa das empresas ou de condições climáticas — eram aqueles atrasos a que todo mundo estava acostumado. Hoje, dificilmente se pega um avião no horário. Por exemplo, eu fui a São Paulo, outro dia, num avião que deveria sair de Brasília às 7h30min e este avião só saiu às 9h30min, porque ele saiu de Marabá, ele foi seqüenciado até Manaus e de Manaus ele foi seqüenciado — isso informação do piloto. Significa: retiveram a aeronave no chão e fizeram com que ela fizesse círculos em cima de seus destinos. Por quê? Segundo o comandante, não havia nenhuma razão. Foram 2 horas de atraso. Quando chegou em Congonhas, que é um grande *hub*, ele já chegou com 2 horas de atraso, o que provoca, obviamente, um efeito dominó. Então, isso causa um prejuízo muito grande às empresas aéreas e aos passageiros. Então, respondendo à pergunta do senhor, do desastre para cá, esse problema do controle se agravou bastante. Embora os equipamentos sejam os mesmos, nós não temos conhecimento técnico para informar se esses equipamentos são os necessários para um bom controle aéreo. Mas pressupõe-se que, em face do significativo aumento do tráfego aéreo, esses equipamentos deveriam ser atualizados e modernizados.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há recorrência de notícias sobre a interferência de rádios piratas nas freqüências utilizadas para comunicação do controle de vôo com as aeronaves. Duas perguntas: Este evento é freqüente? Onde isto acontece com mais freqüência, na avaliação do sindicato? O SNEA tem adotado alguma posição oficial em relação ao problema?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Isso tem ocorrido com freqüência e a freqüência maior é nos aeroportos de São Paulo, principalmente Congonhas e Guarulhos. E o SNEA tem-se mantido em linha direta com os órgãos responsáveis para tentar diminuir esse problema, que é recorrente.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O SNEA tem registrado a existência de dificuldades na interação entre as aeronaves e os centros de controle?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não. Segundo o diretor técnico, quem mais conhece do assunto, não existe.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está certo. Uma demanda recorrente das empresas aéreas foi a criação de uma agência reguladora para o setor da aviação civil. Como V.Sa. avalia a criação da ANAC e como está esta implantação? Se puder, rapidamente, identificar quais os principais problemas e quais as necessidades que esse processo ainda necessita para chegar a termo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Melhorou ou piorou a extinção do DAC e a criação da ANAC?

O SR JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - As empresas aéreas, de fato, reivindicavam a criação de uma agência nos moldes das outras agências, que é um sistema mais moderno de gestão de um setor público. Ela foi criada, a ANAC, foi criada em setembro de 2005 e implantada em abril de 2006. Então, o tempo, 1 ano e pouco, ainda é, para fazer justiça, é pouco tempo ainda para se fazer um julgamento se ela está agindo ou não com competência. É preciso lembrar, em defesa, aqui, da ANAC, que ela foi implementada, ela começou a funcionar em abril e já pegou, de imediato, o problema da crise da VARIG, o auge da crise, em julho, com a paralisação dos aviões da VARIG; em setembro, o problema do desastre e, logo depois, o acirramento, o problema do controle aéreo. É necessário dizer que a ANAC não tinha, vamos dizer assim, nada a ver com o problema da VARIG, que é anterior a ela. O problema do desastre aéreo é um problema do controle aéreo, que não está subordinado à ANAC. Diríamos que, talvez, alguma coisa relacionada com a ANAC estaria na INFRAERO, já que ela fiscaliza a concessionária INFRAERO. O problema da INFRAERO que as empresas aéreas sentiram ao longo dos anos foi a falta de um planejamento, a falta de uma visão ou a falta de cumprir, a falta de cumprimento do planejamento que já havia desde 1999 e que ela ou não seguiu por incompetência técnica ou não seguiu por falta de dinheiro. É difícil responder essa questão. Então, a ANAC agora vem trabalhando em cima de um marco regulatório. Nos foi informado por um diretor da Agência que o trabalho pretende ser apresentado em 30 dias, para discussão em audiência pública. E os seus técnicos



têm começado a rediscutir as resoluções antigas do DAC, tentando atualizá-las para o momento presente. E a atuação da ANAC. A nosso ver, realmente, é um pouco difícil de fazer uma crítica ou elogio, não só por este pouco tempo de existência, mas também por estes problemas que ela teve que enfrentar e correr para resolver.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Vou-lhe fazer agora algumas perguntas mais diretas sobre as questões relacionadas aos atendimentos das companhias aéreas.

Nós produzimos aqui uma metodologia de receber sugestões e informações pela Internet, por correspondência, sobre o tema do atendimento nos aeroportos — porque nós vamos, a partir disto, produzir um documento, que será entregue à ANAC, para que V.Sas. depois tenham acesso e para que se possa, efetivamente, melhorar o atendimento prestado aos nossos usuários nos aeroportos. Mas eu vou-lhe formular algumas perguntas que irão nos ajudar, que poderão contribuir com este processo.

Um dos aspectos mais marcantes da crise provocada pelos atrasos e cancelamentos de vôos foi a má qualidade do atendimento dispensado aos usuários, como a falta de informação, alimentação, de acomodação digna, dentre outros. Na opinião de V.Sa., por que esses fatos ocorreram?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - O principal problema, como já foi dito: antes do desastre de setembro do ano passado, havia problemas de atendimento normais, naturais, ou ineficiência da empresa ou alguma problema normal local. Esse problema da queixa dos passageiros se agravou do desastre para cá. Há um problema sério de informação. As empresas aéreas não conseguem uma informação imediata, seja do controle aéreo, seja da torre do aeroporto, seja da INFRAERO. Então, muitas vezes se pergunta ao coitado do atendente que está lá na frente por que o vôo está atrasado, em quanto tempo está atrasado, e essa informação não chega a ela, não chega ao balcão. Não interessa, obviamente, às empresas aéreas não informar seus passageiros. Aquela que conseguir informar melhor e atender melhor certamente agradecerá mais ao usuário do que a outra. Já se tentou com a INFRAERO que aquele quadro nos aeroportos seja *on line*, ou seja, ele seja imediatamente atualizado. Por que é que esse sistema não é imediatamente atualizado? Melhor que o senhor... A pergunta caberia melhor à INFRAERO. Agora,



de fato, os coitados dos atendentes, que estão sofrendo e sofreram uma barbaridade, eles não têm essa informação, porque falta ao gerente de aeroporto, que deveria transmitir essa informação aos empregados — a informação passada pela INFRAERO ou pelo controle aéreo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor estaria dizendo que não tem conexão entre uma coisa que até nós já identificamos, mas era importante que V.Sa. falasse aqui que não existe conexão entre a informação prestada pela INFRAERO às companhias aéreas e o centro de controle do espaço aéreo, que não há uma integração entre esses 3 e os atores que teriam a responsabilidade de passar a informação correta e adequadamente.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não há, justamente. Não existe. Não existe. Esse sistema está sendo discutido agora. Está sendo montado esse sistema para que haja uma comunicação imediata entre o controle, a torre e a INFRAERO e, na ponta, os atendentes das empresas aéreas. Mesmo com essa crise, é óbvio que... por exemplo, se nós pegarmos a crise do dia 30 março, isso nunca existiu em lugar nenhum do mundo. Nunca houve uma paralisação total e imediata do controle aéreo como ocorreu no Brasil. Existem em outros países. Já existiram em outros países esse problema de greve, mas anunciada. Ali, de repente, se parou totalmente a aviação aérea. Só uma empresa aqui em Brasília, naquele 30 de março, forneceu transporte, hospedagem e alimentação a 2.432 passageiros. Agora, o senhor pode imaginar, de repente, 2.432 passageiros, só no aeroporto de Brasília, sem nenhum pré-aviso? A empresa teve que se virar. Alugou 5 ônibus, mais o serviço de *van* que ela tem e colocou, inclusive, passageiros em motel, aqui perto — quem conhece? Eu não conheço. Aqui perto, no Estado de Goiás.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, qual foi a empresa, o senhor pode dizer?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Como?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Qual foi a empresa?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Foi a TAM. Esse dado eu tenho, da TAM, mas eu não tenho das outras, certo? Então, uma crise como essa de 30 de março pegou de calça curta, obviamente, qualquer empresa. E qualquer do mundo seria pego de calça curta.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora, a deficiência na atenção aos usuários foi inequívoca.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Sem dúvida.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - As causas dos problemas que geraram os atrasos e cancelamentos de vôos podem até ser de força maior, mas isso não mitiga, na minha avaliação, o dever da assistência.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não. De jeito nenhum.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós fomos testemunhas — todos assistiram pelos canais de televisão, enfim, pelos jornais — do sofrimento que foi imputado aos usuários do sistema de transporte aéreo do País durante todo esse período de crise. Muitos de nós aqui também passaram, assistiram *in loco* essa situação.

Agora, uma coisa: qualquer empresa que lide com o atendimento a pessoas, que tenha clientes, que possa vivenciar situações dessa natureza, geralmente tem um plano de contingência para situações desse porte. As empresas tinham ou têm planos de contingência para atender às necessidades dos usuários quando da ocorrência de situações excepcionais que provocam atrasos substanciais ou cancelamento de vôo?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Elas têm. Têm o plano para o atraso normal. O que quer dizer normal? Aquele atraso que nós conhecíamos antes da crise, certo? Esses planos, é óbvio, não tinham condições nem de serem previstos. A situação de 30 de março, por exemplo, como eu lhe disse, nunca ocorreu, nem no Brasil nem no mundo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então V.Sa. admite que as empresas aéreas não estavam preparadas para enfrentar contingências desta ordem, mesmo quando as situações se repetiram em pequeno espaço de tempo?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Elas tinham... depois do acirramento elas reformularam seus planos, mas o de 30 de março era impossível de prever. Isso nunca ocorreu na história da aviação internacional.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora as empresas aéreas estão se preparando para essas situações?



O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Elas hoje têm um plano. Têm um plano de emergência, já reformulado, em função dessa crise de 2006 para cá, uma crise que nunca ocorreu na aviação brasileira. Mas eu, sinceramente... se ocorrer uma outra crise igual à de 30 de março não há plano que seja... Não tem estrutura, não existe estrutura para isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Uma outra pergunta: na opinião de V.Sa., qual é a obrigação e o compromisso das empresas em relação aos usuários quando dessas situações excepcionais? E, na opinião de V.Sa., as empresas cumpriram seu dever de assistência quando dos atrasos e cancelamentos de vôo?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Elas cumpriram ou procuraram, dentro das suas possibilidades, cumprir, sem nenhuma dúvida. É óbvio que o número de passageiros que ficaram em terra foi muito grande, não é? Nós estamos falando não do atraso, daquele atraso normal no setor; nós estamos falando de crise. Procurou-se atender aos passageiros, mas é impossível atender a milhões de passageiros no mundo inteiro e satisfazer a todos. Isto é absolutamente impossível. Quando há um atraso normal, uma empresa procura colocar os passageiros, de imediato, procura colocar os passageiros em vôos de outras companhias. Quando houve a crise, de setembro para cá, todas as companhias estavam atrasadas, estavam com problema. Então, não há como acomodar o passageiro, porque não existe avião. Muitas vezes, não existe hotel, como ocorreu em Brasília. Não existia mais vaga em hotel em Brasília. Como eu disse ao senhor, foram colocados passageiros em motéis espalhados por Brasília inteira. Então, mesmo que ela tenha um plano super bem-feito para uma crise aguda como 30 de março, em algumas cidades, é impossível atender — como, por exemplo, Brasília, uma cidade grande, com uma boa rede de hotéis, não suportou o número de passageiros que tiveram que ser alojados com a crise de 30 de março.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas na sua avaliação, na sua opinião, as empresas deveriam atender a todos os usuários, colocá-los em hotéis, pagar alimentação em situações dessa natureza?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não só elas devem, elas devem fazer, embora, em situações dessa natureza a que nós estamos nos referindo, não seja uma obrigação legal. É preciso esclarecer que o Código Brasileiro da



Aeronáutica fala em atraso e nas obrigações das empresas aéreas, quando esse atraso se dá por culpa delas. Nesse caso de 30 de março foi o Poder Público o causador da crise. Isso exclui a responsabilidade legal das empresas — não exclui, é óbvio, a responsabilidade moral com seus passageiros. E eles prestaram. As empresas prestaram essa assistência aos passageiros, sem dúvida nenhuma.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu teria aqui ainda várias perguntas a serem feitas em relação ao mercado para o futuro e às perspectivas, mas V.Sa. aqui já apresentou e eu vou-lhe encaminhar depois por escrito...

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Está O.k

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA -... para que V.Sa. possa nos responder, porque são importantes para a construção do relatório. Mas eu quero fazer ainda uma última pergunta, se V.Sa. pudesse aqui responder. Quais as lições que foram aprendidas pelas empresas aéreas, decorrentes da crise? É possível tirar alguma lição de toda essa crise que foi vivida? E, se é possível, quais as lições que foram aprendidas pelas empresas?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Bom, a primeira lição foi o que nós acabamos de discutir aqui: foi elas estarem preparadas para uma situação de emergência, que, num setor aéreo funcionando normalmente, é impossível de prever, como essa crise dos controladores aéreos. E outras foram reformuladas. Algumas políticas outras foram reformuladas. Por exemplo, vem o feriado agora de *corpus christi*. As empresas estão botando aviões e tripulações de reserva em número maior do que colocavam quando o sistema funcionava bem e etc. E principalmente a parte econômica, né? As empresas estão mais prudentes com os prejuízos que vêm sofrendo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ainda, Sr. Presidente, uma última pergunta, que eu havia colocado à frente, que me chamou a atenção aqui, na sua exposição, além dos temas relacionados a falta de investimentos e outras questões aqui que foram levantadas por V.Sa. Mais uma pergunta: o mercado irá comportar tantas empresas aéreas no futuro? O senhor falou aqui no crescimento de algumas empresas, quase duplicando a sua capacidade de atender à demanda, e me assustou, porque já tivemos uma experiência de várias empresas aéreas no Brasil, o



que acabou criando um processo de falência, de quebra de empresas, de forma muito significativa, durante toda a década de 90.

O mercado, volto a repetir, irá comportar tantas empresas, como apresentado aqui por V.Sa.?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - A situação, hoje... A situação econômica de mercado, hoje, é totalmente diferente da situação das décadas anteriores. Os quadros demonstram — os quadros oficiais, inclusive da ANAC — que a oferta, a demanda vem crescendo mais do que a oferta. Eu acho que isso só já responderia, talvez, a questão que o senhor está colocando. Então, existe um crescimento da demanda maior do que o da oferta, hoje, e um perspectiva. Um estudo de mercado mostra uma perspectiva de aumento continuado dessa demanda. Hoje existe uma liberdade maior de criação de empresas aéreas. Antigamente, o DAC colocava várias restrições e as empresas aéreas não tinham liberdade de voar para os pontos que bem entendessem. Com a criação da ANAC, com a lei da criação da ANAC, foram consagrados 2 princípios: o princípio da liberdade tarifária e o princípio de a empresa voar para onde bem entender, obviamente, limitada pela infra-estrutura. Então, havendo infra-estrutura, as companhias aéreas hoje praticamente criam a linha, voam para onde bem entenderem. Então, isso criou, dentro do setor, uma perspectiva muito grande de crescimento. E aí existem vários empresários que... E existe o crescimento das empresas tradicionais, com planejamentos — como eu já falei, já estão começando a planejar para o ano 2017 esse crescimento —, e um número grande de novas empresas. Eu acho que existe mercado ainda para muitos anos, desde que, é óbvio, nós não tenhamos, lá na frente, problemas seriíssimos com a infra-estrutura de controle aéreo, com a infra-estrutura aeroportuária e com, obviamente, a economia. Pode haver uma crise. Pode um avião derrubar outra torre nos Estados Unidos e a aviação aérea entrar numa outra crise internacional, como entrou. Mas as perspectivas são muito boas, e as perspectivas são: que ainda existe mercado para a entrada de novas companhias, talvez mais difícil para companhias de âmbito nacional, mas para companhias entrando nos nichos de mercado que essas empresas ainda oferecem e crescendo gradativamente, como já existem empresas regionais crescendo, sistematicamente, ao longo dos anos.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, queria agradecer, mais vez, a presença nesta CPI do Sr. José Márcio Monsão Mollo, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, que veio a confirmar a certeza, que expressei no início, de que o seu depoimento seria de grande importância para os trabalhos desta CPI.

Muito obrigado.

Essas eram as perguntas do Relator.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Passemos a palavra ao autor do requerimento, nobre Deputado Eduardo Cunha, por 15 minutos, começando às 14h24min e terminando às 14h39min.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, Sr. Relator, cumprimento o depoente pela presença e pelas respostas.

O primeiro ponto que queria ter o conhecimento: o senhor respondeu que o SNEA é composto de todas as empresas aéreas. O senhor é um executivo contratado pelo SNEA ou o senhor representa alguma das empresas em eleição de sindicato? Como é essa função?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - O sindicato teve o seu estatuto reformulado e, por decisão dos seus associados, resolveu fazer um sindicato com gestão corporativa, uma gestão profissional. Então, hoje, existe uma diretoria profissional, onde eu sou o diretor presidente; o diretor técnico é o Comandante Jenkins e o diretor administrativo financeiro é o Arturo Spadale. E existe um Conselho Consultivo, onde estão representadas 18 empresas associadas. Então, hoje, o sindicato tem uma administração, digamos, profissionalizada.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O.k. O senhor mostrou uns dados. Eu estava examinando aqui alguns dados que o senhor tinha colocado nos quadros aqui. Qual era o percentual de ocupação dos aviões no início desse período que o senhor comparou (2001) e qual é o percentual de ocupação dos aviões hoje, nesse período de 2006?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Até a alguns anos atrás, até mais ou menos 2002, a ocupação girava em torno de 60 a 65%. Quando chegava a um índice muito bom, chegava perto de 70. Com o crescimento enorme da demanda, hoje está na casa dos 70, 75... 73, 75%, o que já caracteriza — ouviu, Deputado



Relator? —, para o setor aéreo, uma demanda reprimida. Então, quando há uma ocupação média nessa faixa de 75 — média; estou falando não de uma linha —, de 75%, o setor já encara como uma demanda reprimida, ou seja, já está na hora de crescer, de uma empresa crescer.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Quer dizer, pelo que o senhor está me dizendo, saiu de 65 a 70% para 70, 75%. Quer dizer, houve um crescimento médio da ocupação em torno de 5%. Seria mais ou menos isso que o senhor está dizendo?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - É, mais ou menos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu estava olhando aqui os dados e me chamou a atenção um detalhe: em 2001, tinha-se 350 aeronaves; em 2006, estamos com 265. O senhor falou que houve uma redução e houve um ganho de eficiência porque trocaram por aeronaves maiores, com maior capacidade de passageiros. Só que, quando a gente olha aqui, por exemplo, saíram de 2001 para 2006 doze MD-11, dezesseis 767 e dois 777, ou seja, são os aviões com o maior número de passageiros, e o que entrou são aviões médios, aviões normais de transporte de passageiros médios. A maior concentração de aumento foi o A-320 da Airbus. São aviões de 132 a 138 passageiros.

A minha pergunta é a seguinte... Tudo bem, o senhor está colocando — uma conclusão simplista — que todo problema está se dando pela falta de investimentos em estrutura. Mas a gente está vendo aqui: é uma situação em que há redução de oferta de assentos. Houve a saída de uma companhia aérea importante, como a VARIG, no oferecimento de demanda, e isso efetivamente refletiu no mercado. Então, eu queria que o senhor colocasse, primeiro, se essa redução de aeronaves — as companhias não estão mantendo o mesmo número de assentos que mantinham em 2001, quando existia a VARIG — não tem repercussão no problema da crise no setor aéreo.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - De fato, quando houve a crise da VARIG, imediatamente, nos meses subseqüentes, houve um problema. Esses dados a que o senhor está se referindo... É necessário dizer que os aviões de hoje têm uma capacidade maior de assentos do que os aviões utilizados antigamente. A VARIG... Por exemplo, a VARIG, a Transbrasil e a VASP usavam o 737-200, no



máximo 300, com menos assentos do que os jatos, atualmente, os *airbus* e os jatos, vamos dizer, da Gol, das 2 grandes empresas. Então, de fato, o número de assentos... Houve uma queda no número de assentos depois da saída da VARIG, mas, hoje, o número de assentos ofertados não é o suficiente, porque a demanda está crescendo. Há também, por outro lado, um ganho de eficiência na utilização dessas aeronaves. Há uns 15 anos atrás, as aeronaves no Brasil voavam uma média de 8, 9 horas por dia. Hoje, as 2 grandes empresas voam de 13 a 14 horas por dia. Então, de fato, houve um aumento substancial de oferta de assentos, pela eficiência de administração e pela eficiência do equipamento utilizado hoje em dia.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Esta era a seqüência do que eu ia lhe perguntar: sobre o número de horas voadas, em média, naquele período e o número de horas voadas hoje. E aí a gente chega a uma constatação — eu estou tomando como base o depoimento do Presidente da Gol, que ocorreu aqui, na semana passada. A gente chega à seguinte constatação: houve um escalonamento, um maior número de aproveitamento de horas de vôos por aeronave, sempre no seqüenciamento a que o senhor se referiu. Ou seja, uma aeronave nasce em Porto Alegre e ela chega em Manaus. Além de ter um número de horas elevado, todos os seus números de horas são em seqüenciamentos. Não é como há muito tempo ocorria, em que se tinha, por exemplo: a VARIG fazia Rio—Brasília, Brasília—Rio. Um avião fazia 5 Rio—Brasília num dia e voltava. Então, o problema que tinha de um atraso acabava se acomodando no tempo e nem causava impacto no resto da rede. Hoje, para que haja um número maior de horas voadas, há o seqüenciamento. Conseqüentemente, isso não é um fator que causa impacto, que aumenta a possibilidade de efeito cascata dos atrasos, à medida que haja um atraso, ele vai em cascata e vai sendo aumentado? O senhor não concorda com isso?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Pode haver, lógico que pode haver. Se há um problema, por exemplo, no aeroporto do Rio Grande do Sul, há um efeito dominó. Eu quero só lembrar que antes da crise dos controladores esses atrasos eram normais, eram pequenos ou normais dentro do setor. Agora, não acho procedente a crítica que se faz — certamente não sei se o senhor está entendendo assim — a essa utilização das aeronaves por 13 ou 14 horas, porque esse é o ideal de qualquer empresa aérea no mundo. O ideal seria que o avião voasse 24 horas,



porque o *leasing* do avião é cobrado 24 horas por dia. Então, é óbvio que, quanto mais utilizada a aeronave, o equipamento, melhor é a eficiência da empresa. Como disse o Presidente da Gol, em 2005 a Gol foi eleita a melhor companhia aérea do mundo em eficiência. Então, de um lado, existe essa crítica, por esse número que alguns consideram excessivo e, por outro lado, uma revista especializada americana elegendo uma empresa brasileira, uma empresa do Terceiro Mundo como a mais bem administrada do ano. Esse problema que o senhor está colocando é que fez gerar um ganho de produtividade para as empresas aéreas e, conseqüentemente, uma redução substancial do valor das passagens aéreas. Porque isso é inegável, existem números. De 2003 para cá, os preços das passagens caíram muito, o que permitiu a entrada de pessoas que nunca haviam voado, entrado no avião. Agora, para haver essa queda do bilhete de avião, para que possa trazer essas classes C e D para o modal do transporte aéreo é necessário aumentar a eficiência do equipamento. Naquela época — o senhor falou bem — o avião ficava parado em Brasília 1 hora, depois voltava para o Rio. Por isso, certamente, essas empresas quebraram, porque elas não se adaptaram ao novo modelo de gerenciamento do setor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Veja bem, não estou criticando o modelo, estou apenas tentando colocar outras variáveis na situação da crise, do caos aéreo. As variáveis atuam em conjunto. Da mesma forma que um avião não cai por um problema só, uma crise não acontece por um único fator.

Então, temos a variável que efetivamente houve uma mudança. Veja bem a contradição. O senhor reclamou que o governo americano indenizou as empresas depois da explosão das torres e o Governo brasileiro não fez o mesmo. Mas justamente nesse período depois da explosão das torres o tráfego aqui aumentou.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - A partir de 2003.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, será que havia essa necessidade? Não houve queda substancial.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - As torres foram em 2001.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Pelo contrário, 2003 foi um ano de queda, por causa da situação econômica. O ano de 2002 foi um ano bom, pelo que vi aqui. O ano de 2003 foi ruim para o País, por causa da situação econômica. Aí,



efetivamente, houve queda do tráfego. Então, existem variáveis que precisamos levar em consideração. É bom ou ruim esse modelo? Dá mais eficiência ou melhor aproveitamento às aeronaves? Pode ser. Só que esse é um fator que, na medida em que há um atraso, o que acontece? Às vezes pego o vôo da TAM que sai às 7h30min do Rio. Ele vem a Brasília, vai a Manaus, Boa Vista, depois volta a Manaus, a Brasília e depois ao Rio. Quando atrasa na ida, vai atrasando na volta. Então, começa a ter um efeito mais do que dominó.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Lógico.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Já é um efeito bumerangue. Então, efetivamente, vemos o seguinte: será que a diminuição do número de aeronaves ou a diminuição do número de assentos que houve, efetivamente... Quando o senhor diz que houve ganho de assentos, houve na medida em que o senhor está colocando o aumento do número de horas voadas. Mas a diminuição de oferta de assentos pode ter existido nesse período. Esse é um fator, como o senhor mesmo disse aqui no início, um crescimento chinês com investimento de Brasil. Efetivamente, é claro que isso deve causar impacto. O senhor concorda com isso?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Que o impacto existe, existe. Agora, nenhuma empresa aérea no mundo planeja em cima de crise. Ela planeja em função do mercado, da demanda etc., e do estudo passado, é óbvio, da situação anterior. Agora, eu quero lembrar mais uma vez que os atrasos substanciais ocorreram depois da crise de setembro.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Essa é outra pergunta que quero fazer ao senhor. O Presidente da Gol também disse a mesma coisa: estava tudo bem até o acidente, depois do acidente começou a ter problema. Uma falta de investimento ou uma série de problemas não pode eclodir só num único momento. Ou se vem percebendo isso com o tempo, e a crise vem e até chega a um ponto incontornável pelo aumento da demanda, ou algum outro fator interferiu para isso. Por que o senhor acha que isso só explodiu depois do acidente?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Bom, como um pouco leigo na área técnica, eu acho que o investimento no controle aéreo não acompanhou o crescimento do setor. O número de controladores aéreos — inclusive, o senhor deve ter esses dados —, em julho de 2004, se não me engano, iam abrir concurso para



determinado número de controladores aéreos. O Governo cortou para menos da metade. Então, não houve aumento do número de controladores aéreos para suportar esse aumento do tráfego das empresas. É o primeiro. Segundo, é óbvio, e todo mundo sabe, que há por parte dos controladores aéreos — não estou aqui julgando se são culpados ou não, não tenho condições de dizer isso —, que eles aproveitaram o desastre para mostrar, na visão deles, que o setor necessita de investimento, que o equipamento não funciona bem etc, etc. Eu realmente não posso lhe dizer se funciona bem ou não, porque eu não conheço isso. Agora, como disse o Constantino Júnior, até essa crise vinha pelo menos mais ou menos. Porque também tem a crise dos aeroportos, a falta de investimentos nos aeroportos ou investimentos equivocados. Nós vimos, pouco tempo atrás, que Guarulhos paralisou porque não tinha ILS, sistema primário hoje em qualquer aeroporto decente do mundo, que permite ao piloto descer o avião com chuva, mal tempo etc. Nessa época em que o ILS de Guarulhos ficou sem funcionar durante 15 dias, o de Manaus estava há 6 meses sem funcionar. Seis meses! Então, um equipamento desse... por exemplo, em Manaus, qualquer nevoeiro que dê, atrasa tudo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Agora, isso é um erro de concepção.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. dispõe de 2 minutos, Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Vou tentar ser rápido.

Qual o valor das passagens repassado à INFRAERO?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não, o valor das passagens, não. São repassadas à INFRAERO as taxas de embarque do passageiro, a tarifa de embarque que o passageiro paga. E a empresa aérea paga a tarifa de navegação e de comunicação.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor tem idéia desses valores, do montante? Tem como passar um estudo disso? Não precisa responder, pode mandar depois.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não, agora eu não tenho.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - O diretor técnico está dizendo que, de comunicação e navegação, em torno de 1 bilhão por ano.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Um milhão por ano é o repasse?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Um bilhão por ano.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Um bilhão por ano. Certo. Mas eu quero que o senhor detalhe como é feita essa composição.

Qual o volume de ações que as empresas aéreas sofrem dos usuários na Justiça, principalmente nos juizados de pequenas causas, e quais as razões?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Sinceramente, não tenho a menor idéia.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor não tem idéia?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não, não tenho.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O volume é muito grande, posso lhe garantir.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Bom, deve ser. (*Risos.*) Eu realmente não tenho idéia.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Qual a posição do SNEA com a prática de *overbooking*?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Como já deve ter sido falado aqui, o *overbooking* é conseqüência do *no show*. Todos os senhores sabem o que é *overbooking* e o que é *no show*. Então, o *overbooking* é uma prática que não é ilegal, inclusive em país nenhum do mundo, praticamente todas as empresas aéreas no mundo trabalham com *overbooking*. Porque ela faz uma reserva, chega lá e ela já sabe que, por exemplo, numa linha Brasília/São Paulo, naquele determinado horário, pelo seu sistema, pelo *software*, ela já sabe que existe um *no show* de 4%. Então, ela trabalha com o *no booking* correspondente de 4%.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas o senhor acha que aquele caso que aconteceu no Natal com a TAM, por exemplo, é um *no show* normal?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - O de Natal?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - O de Natal não foi problema de *no show*. O problema da TAM no Natal foi um outro problema, inclusive a ANAC fez



uma auditoria. Foram 12 técnicos, passaram 2 meses dentro da TAM, e chegaram à conclusão de que o problema foi realmente da queda do sistema no aeroporto do Rio, de Congonhas, que fechou, e daquele fenômeno de pararem 6 aviões ao mesmo tempo. A auditoria da ANAC, depois de 2 meses de pesquisa, disse que não houve problema de *overbooking*.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Qual é a posição do SNEA com relação à aquisição da VARIG pela Gol, em termos de concentração de mercado? Qual é a posição?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Seu tempo está encerrado, Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA – É a última, Presidente.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO – O SNEA não tem uma posição porque é o representante de todas as empresas.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA – Por isso mesmo.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO – E não existe um temor de concentração porque a Gol aumentou o seu mercado somente em 4%.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) – Passemos agora à lista dos inscritos. Em primeiro lugar, o nobre Deputado Otavio Leite, começando às 14h40min e terminando às 14h50min.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Sr. José Márcio, o senhor afirmou que os equipamentos são, em geral, objeto de *leasing*. Eles existem sob a titularidade de uma bandeira nacional, mas são de propriedade de terceiros — essa é a verdade. Isso é a totalidade ou o senhor tem a informação de que esses 265 — vamos trabalhar com esse número de 265 — que hoje estão em operação, que são destinados ao transporte coletivo de passageiros, são 100% *leasing*, é isso?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO – Eu não posso lhe afirmar se é 100% *leasing*, mas hoje em dia as companhias aéreas no mundo inteiro trabalham sempre com *leasing*. Aqui no Brasil tivemos a VASP e a Transbrasil proprietárias de avião, mas hoje em dia as empresas aéreas não são mais proprietárias, elas preferem o *leasing* porque é mais econômico, mais...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Os proprietários são, portanto, certamente, os aquinhoados fundos de pensão internacionais ou coisa do gênero?



O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO – Normalmente as empresas que operam com *leasing* de avião estão todas no exterior.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Muito bem. Discute-se uma possibilidade — isso alguns jornais ultimamente têm abordado — de uma abertura de capital para investimento internacional nas empresas nacionais, desde que não ultrapassasse os 49% e mantenhemos sob a égide nacional o mando no conselho de administração. Como é que o Sindicato enxerga essa notícia, dentro da perspectiva do que é o mercado e do que precisa ser expandido em face de uma demanda que é crescente?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO – Não existe ainda uma posição oficial do SNEA porque, inclusive, esse tema será tratado na próxima reunião do conselho. Agora, eu posso lhe garantir que a maioria das empresas é favorável ao aumento da participação do capital estrangeiro, desde que ele se limite a 49% do capital votante e não votante e desde que a administração fique claramente nas mãos de brasileiros. Não existe esse problema de aumentar o investimento estrangeiro. Inclusive isso interessa às empresas, porque é um dos poucos mercados em franca expansão no mundo. Existe interesse do capital estrangeiro em entrar no setor aéreo brasileiro.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Muito bem. Em relação à demanda nacional, aqui já se falou muito sobre, e também abordou-se esse fenômeno dos últimos 6 anos da chamada “reengenharia radical” — eu assim a intitulo — das empresas aéreas e, embora a demanda tenha crescido e o número de aeronaves tenha diminuído, enfim, o tráfego aéreo aumentou. Do ponto de vista da demanda internacional, nós observamos dados dos senhores e dados outros que já recebemos anteriormente, que no ano de 2005 a demanda vinha num aquecimento de 9%, 7% de crescimento e caiu 28%. Evidentemente, estamos falando do colapso da VARIG, que se deu de forma muito cruel e de maneira homeopática, com aquela sobrevivência difícil.

A pergunta é a seguinte: sendo certo que o Brasil tem firmado com “n” países o acordo de bilateralidade de freqüências — 10 para cá, 10 para lá; bandeira “a”, bandeira “b” — e que em função do não-cumprimento, ou da impossibilidade material das nossas empresas, pela ausência de equipamentos, cumprirem — e, em



conseqüência, o que a gente tem observado é o aumento de freqüências de aeronaves de bandeira estrangeira —, como é que o SNEA pensa a busca desse equilíbrio contratual? Porque há mercado. Leia-se, por exemplo, como ilustração, Portugal. Se se verificar o número de freqüências TAP e Brasil, que até são bem-vindos, há mercado, de lá para cá e daqui para lá. Ali a VARIG operava. Então, não se utilizando, pois, as freqüências disponibilizadas, a outra sugere e solicita a utilização desse vôo, dessa rota. Como é que o SNEA acha que é possível, que será possível, que vislumbre... SNEA ou SENEA? Qual é a forma adequada de pronúncia da terminologia?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO – SNEA.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Então, estou certo. Eu estou ao lado do nosso controlador-mor e sempre fico à espreita, porque é sempre uma palavra abaladíssima. É um controlador, enfim... Mas, de qualquer maneira, como é que o sindicato examina essa questão? Porque a gente tem que tentar reencontrar esse equilíbrio.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO – Deputado, com a quebra da VARIG, de fato, houve uma perda muito grande para o Brasil da participação brasileira no mercado internacional, e de receitas também. Quando se faz um acordo bilateral com um país, atribui-se um número de freqüências para um país e para o outro. Mas essas empresas estrangeiras não estão ocupando as freqüências reservadas para as empresas brasileiras, elas simplesmente estão usando no limite as suas freqüências. Certo? Por exemplo — para melhor raciocinarmos —, se entre Brasil e França forem 7 freqüências para cada país, a francesa faz 7 freqüências, e o brasileiro, se fizer 4... a não ser que o Brasil abra, faça um novo acordo e permita a ela utilizar. Mas não é isso o que ocorre.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Foi assim que se fez para o Nordeste.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO – Então, aquelas freqüências brasileiras ficam abertas. Existe um interesse enorme das empresas brasileiras — e, posso lhe garantir, não só da TAM ou da Gol, que são líderes, mas da BRA e da OceanAir, por exemplo — em ocupar esse espaço deixado pela VARIG. Agora, esse é um processo um pouco demorado, em primeiro lugar — e fundamentalmente —, porque não existe aeronave no mundo.



O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Mas não era — como se diz — a crônica de uma morte anunciada a questão da VARIG? Quer dizer, o sindicato não observou movimentos para tentar corrigir o problema da VARIG, seja salvando a VARIG, seja encontrando outro caminho, para que essa carência de oferta de aeronaves para o estrangeiro não acontecesse?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO – Mas o senhor veja... é como o senhor falou: a VARIG veio “morrendo” em doses homeopáticas. Ninguém sabia quando a VARIG ia “morrer”. Quando uma companhia de aviação, a exemplo das 2 grandes, já tem avião comprado até 2010, significa que elas já depositaram um sinal lá para garantir a compra — e se desistirem perdem o sinal. Como é que elas fariam isso sem saber se a VARIG ia, não ia, quando ia quebrar ou se ela ia ser ou não designada para essa linha...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) – A compra aí é o “*leasing*”?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO – É o *leasing*, mas ela...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – É o direito ao *leasing*.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO – A gente fala em comprar porque a empresa já acerta com a companhia de *leasing* e é feito um depósito. Ela dá um sinal, um pré-contrato.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Eu tenho quanto tempo, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) – Dois minutos.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE – Eu queria encerrar. Permita-me, só para fechar. São 2 questões básicas: uma, por que as empresas aéreas brasileiras não se utilizam do avião da EMBRAER que está consagrado pelo mundo afora como uma aeronave eficaz, enfim, para rotas menores, para um número menor de passageiros? E dois — e aí o senhor fale à vontade —: diga-me, efetivamente, a rigor, quais são os 2 nós que precisam ser desatados no Brasil no sistema da infraestrutura aeroportuária brasileira? Diga-me 2 nós, 2 exemplos, que precisam ser desatados imediatamente ou, do contrário, o porvir será muito preocupante.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO – Quanto à primeira pergunta que o senhor colocou, sinceramente, eu não sei lhe dizer, porque é política empresarial. O Constantino Júnior, quando esteve aqui, mostrou que são jatos que servem para determinados mercados e jatos que não servem para outros mercados. E há a



política — como ele falou — de uniformização de frota aérea. Por exemplo, ele só usa *Boeing*. A TAM está mudando toda a linha dela para Airbus, está se desfazendo dos *Fokkers*. Realmente é uma questão de política da empresa aérea que eu não tenho condições realmente de responder ao senhor. Quanto ao problema do controle aéreo, o problema da crise de hoje, os 2 focos principais estão no controle aéreo e na necessidade de aumento imediato do número de controladores. Segundo o Comandante da Aeronáutica, numa audiência que tivemos com ele, são quinhentos e poucos que entrarão até o final do ano. E o problema da infra-estrutura dos aeroportos do Brasil, que nós não vemos uma solução imediata, porque qualquer mudança, qualquer ampliação, qualquer construção de um aeroporto é necessário um tempo muito largo para que se possa realizar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Carlos Zarattini, começando às 14h50min e terminando às 15h.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Obrigado, Sr. Presidente. Sr. José Márcio, esteve aqui o Presidente da Gol, o Sr. Constantino Júnior. Ele nos fez várias afirmações. Primeira, que os aviões da Gol estão mais tempo no ar. Não deve ser só da Gol, deve ser do conjunto das empresas — se eu estiver errado, o senhor me corrija. Os aviões da Gol estão mais tempo no ar. Um avião voa, em média, 11 trechos por dia. O número de passageiros por aeronave aumentou e existem inúmeros fatores que podem levar a atrasos. Ele citou aqui condições meteorológicas, fumaça de queimada, um sem-número de coisas, inclusive seqüenciamentos e tal. Mas vamos dizer "causas naturais", entre aspas, ou vamos dizer causas exteriores ao sistema aeronáutico. Eu queria saber se o senhor não considera que essa forma de atuar das empresas aéreas é a principal responsável pela degradação do sistema de transporte aéreo no Brasil. Porque, efetivamente, nós estamos a cada dia vendo uma situação parecida com a do sistema de ônibus das grandes capitais. Ou seja, ônibus mais lotados, num trânsito congestionado e que, evidentemente, qualquer congestionamento, qualquer atraso externo leva a uma situação de congestionamento, desestabilização do sistema e reclamações dos usuários. Eu não quero aqui deixar de considerar uma série de fatores que ocorreram na crise. A minha questão é saber até que ponto o sistema levado ao



limite, como me parece estar sendo levado, não é também uma causa da situação que estamos vivendo na crise do transporte aéreo brasileiro.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Atribuir a crise às empresas aéreas seria a mesma coisa que o senhor atribuir a crise das empresas de transporte coletivo de passageiros interestaduais ao aumento do número de caminhões. Eles é que estão degradando a estrada? Quer dizer, se o País está progredindo, se se vende mais automóvel, se se vende mais ônibus, se se vende mais caminhão etc., a culpa é da indústria automobilística ou é do serviço público?

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não, não. A pergunta não é sobre isso. A pergunta que eu fiz é diferente. Eu perguntei se o fato de se colocar os aviões mais tempo no ar, fazendo um número grande de trechos, ou seja, utilizando o equipamento no limite, aumentando o número de passageiros, se isso não é uma... Por conseqüência, qualquer desestabilização, até a fumaça de uma queimada ou um urubu que entrou na turbina, que não tem nada a ver com a INFRAERO, em princípio, ou com nada, se isso não é uma causa efetiva de que qualquer uma dessas coisas... Quer dizer, o fato de se trabalhar no limite não é o que está colocando em causa a crise do transporte aéreo?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Bom, eu também não sei dizer o que o senhor conceitua como limite, porque o limite de uma aeronave é técnico. Então, eles não trabalham no chamado limite, a aeronave hoje voa mais do que voava antigamente, em qualquer lugar do mundo, porque as aeronaves estão mais modernas, elas podem passar mais tempo no ar. Quanto mais ela voa, maior o retorno. Quanto mais ela voa, mais se baixa o valor do bilhete. Então, exigir que uma empresa aérea fique com o avião parado, como se parava antigamente, que em vez de voar 14 horas, como voa o avião da Gol — a TAM está em 13 horas e meia, mais ou menos —, exigir que elas voem menos significa que a demanda que está em crescimento não será atendida, em primeiro lugar. Em segundo lugar, significa que, como não há ganho de eficiência, os bilhetes voltam a aumentar o valor. Para nós, que somos da classe média, pouco importa pagar 500 ou pagar 700. Agora, houve um incremento real, já pesquisado, das classes C e D viajando de avião. E elas só viajaram de avião porque essas aeronaves — e por outros fatores — estão sendo muito bem utilizadas.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mas, veja bem...

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Então, quanto mais o avião voar e quanto maior ele for, menor o custo...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Ninguém é contra baixar o preço da passagem, mas, observamos aqui que, no período da crise aérea, após o acidente, houve uma queda no lucro líquido da Gol de 160 milhões para 91 milhões, mas, no entanto, a receita observou um crescimento de 1 bilhão de reais, chegou a 1 bilhão de reais. Então, efetivamente, o quanto — lógico, beneficia o usuário — isso também não está redundando num superlucro dessas empresas. Beneficia o usuário em termos da tarifa, agora, temos dúvida se beneficia o usuário em termos de conforto, porque o usuário é que fica lá esperando o avião, que parou num aeroporto anterior, em algum trecho anterior, e todos aqueles 11 trechos dele estão se atrasando. Então, a minha pergunta é essa. Quer dizer, baixou-se a tarifa, mas o sistema não está equilibrado, não está atendendo bem o passageiro e os lucros das empresas é que vêm aumentando fantasticamente.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Em primeiro lugar, Deputado, antes da crise, a taxa média de regularidade das empresas aéreas era de 98%. O Presidente Constantino disse aqui que a taxa da Gol de despachabilidade é de 99%. Significa que 99% dos aviões saíram dentro do limite do horário de 15 minutos, ou qualquer coisa, de tolerância. Isso antes da crise. Então, até a crise, ninguém tratava desse problema, nem a Câmara se preocupava com esse problema, primeiro. Então, a queda...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Qual é o índice agora?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Hoje está em sessenta e tantos por cento.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Hoje ou no período da crise?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não, hoje, da crise para cá, de lá para cá.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Hoje está em 60%?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Sessenta e tantos por cento, 68 ou 70%. Então, tem de se buscar o problema não nas empresas aéreas; em algum outro lugar, mas não nas empresas aéreas. Reclamar que o empresário está



procurando ser eficiente para aumentar seus lucros? Como dizia Marx, o empresário que não maximizar seus lucros quebra. Isso existe, Deputado Zarattini, porque são empresários.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O que nós estamos falando é de um sistema de 2 grandes empresas.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Se o senhor pegasse... Eu sei.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Nós não estamos falando de... É quase um sistema monopolista.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - É. Se o senhor pegar uma indústria de automóveis,...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Nós não estamos falando de uma indústria.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - ...se ela puder, ela trabalha 24 horas por dia. Essas 2 hoje são duopolistas, como a crise que se faz, porque elas foram mais eficientes do que as outras. A VARIG...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Deixe eu fazer uma pergunta, já que o senhor falou sobre isso.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - A VARIG tinha um mercado doméstico...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Está acabando o meu tempo.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - A VARIG tinha...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda tem 2 minutos.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - ...praticamente 100% do mercado internacional, porque o DAC mantinha esse monopólio da VARIG, e ninguém nunca reclamou, as passagens aéreas eram muito mais caras. Hoje se voa muito mais, se voa com mais conforto e se voa com bilhete mais barato e há uma reclamação?

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Posso fazer uma última pergunta aqui?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Sim.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - É exatamente sobre esse sistema, Sr. José Márcio, sobre essa questão das autorizações. O antigo DAC e a



atual ANAC concedem autorizações, pelo que me consta, de rotas e dos *slots*. E, ao longo do tempo, observou-se uma concentração em 2 aeroportos: Congonhas e Brasília. São os 2 *hubs*. A minha pergunta é para saber o seguinte, quer dizer, o quanto o fato de que todo mundo quer passar nesses 2 aeroportos, todas as empresas, todas as rotas querem passar nesses aeroportos para que seja feita a distribuição e haja essa suposta racionalização do sistema, que, no meu modo de ver, favorece mais as empresas do que o passageiro. O senhor não acha que deveria haver uma mudança nesse sistema de autorizações, já que é escasso o espaço, para um sistema de licitação e uma redução ou uma distribuição melhor em outros aeroportos do chamado hub?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - A ANAC já criou uma norma, a Resolução nº 2, para os aeroportos chamados *slotados*, como é o caso de Congonhas. Então, hoje existe um sistema chamado de roda. Então, cada *slot* que vai aparecendo, a roda, obviamente, vai rodando e uma empresa recebe o *slot*. Então, não existe concentração na distribuição.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Quantas empresas estão na roda?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Todas que tiverem interesse em Congonhas podem entrar. A ANAC já resolveu isso. Não é, digamos assim, um burocrata que decide quem vai entrar, quem não vai entrar. O critério, hoje, é absolutamente objetivo.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Presidente, só para saber. Desde quando há a roda?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Desde o ano passado, Resolução nº 2 da ANAC.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O.k. Eu agradeço. Desculpe-me, Sr. Presidente, ter passado um 1 minuto do seu precioso tempo.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - O problema do *hub* já foi levantado várias vezes. Por que o *hub*? Os principais *hubs* no Brasil são São Paulo e Brasília. Por quê? Porque a economia está toda em São Paulo. Por que Brasília? Por causa da posição geográfica de Brasília. O Deputado — não sei se existe algum Deputado aqui de São Paulo —, quando pega o avião, o coitado viaja segunda-feira



e volta na quinta-feira, nessa ponte aérea. Ele quer descer em Guarulhos? Não. Eu não quero. Eu vou muito a São Paulo, eu não quero. O executivo também não quer. Então, o *hub* não está em Congonhas porque as empresas aéreas querem. É porque a demanda é para Congonhas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos à próxima inscrita, a nobre Deputada Luciana Genro, começando às 15h02min e terminando às 15h12min.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigado, Sr. Presidente. Eu quero começar com uma preliminar, apenas concordando com o Deputado Zarattini. Eu não vejo que a situação do usuário melhorou, embora as tarifas estejam mais baratas. Eu vejo que o próprio serviço nas aeronaves, o espaço entre os bancos, há um desconforto muito grande, principalmente os atrasos, que mais causam desconforto aos passageiros, o que, em parte, é responsabilidade das empresas e, em parte, do sistema.

Eu acho que uma das propostas da nossa CPI, entre outras, deva ser a aplicação de multas às empresas que atrasarem, mas não quando elas atrasarem por responsabilidade que não é sua. Sugerimos que sejam aplicadas multas pesadas para as empresas que atrasam por problemas operacionais seus.

Mas eu queria me deter em outro assunto. Hoje, o Comandante da Aeronáutica, Brigadeiro Juniti Saito, deu uma declaração à imprensa dizendo que a desmilitarização do controle aéreo está descartada; que o Presidente Lula teria transmitido a ele a responsabilidade pela decisão sobre isso; que o Presidente não queria mais tratar do assunto e que então ele seria o encarregado de fazê-lo; e que, portanto, a desmilitarização, que é uma reivindicação dos controladores e de outros setores, também estaria descartada. Eu, inclusive, recuperei aqui o documento do Grupo de Trabalho Interministerial — GTI, criado em 16 de novembro de 2006. Justamente uma das propostas que foi endossada, com exceção do representante da Aeronáutica, por todos os participantes desse Grupo de Trabalho, é a criação de um organismo civil subordinado ao Ministério da Defesa, com gestão própria, que seria responsável pela gerência das operações aéreas da aviação civil. O Comandante, na minha opinião, com todo respeito que ele merece de todos nós, está desrespeitando esse Grupo de Trabalho.



Ah, eu quero inclusive registrar perante a CPI o meu protesto contra essa declaração do Comandante. A discussão sobre a desmilitarização também é objeto da nossa CPI. Nós podemos aqui concluir que a desmilitarização do controle do tráfego aéreo é o melhor caminho para melhorar o serviço prestado ao usuário e para melhorar o próprio ambiente de trabalho dos controladores e outros profissionais que atuam na área. E o Sindicato que o senhor está representando aqui foi parte desse Grupo de Trabalho, assinou esse ofício dirigido ao Ministro Waldir Pires, por meio do Sr. Anchieta Helcias e do Sr. Jorge Ermakoff, que estavam representando o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias. E agora todo esse trabalho que foi desenvolvido por esse grupo, juntamente com o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento, a Advocacia-Geral da União, o Comando da Aeronáutica, que fez a sua ressalva ao ponto específico da desmilitarização, a Agência Nacional de Aviação Civil, a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, o Sindicato dos Trabalhadores de Proteção ao Vôo, o Sindicato dos Aeronautas e o Sindicato das Empresas, enfim, todos assinaram esse trabalho, todos fizeram esse estudo. Entre várias propostas que estão aqui elencadas — são 13 propostas enviadas ao Ministro — está justamente a questão da desmilitarização.

Então, como representante de um sindicato, que participou desse trabalho, que chegou a esta conclusão a respeito da necessidade da criação de um órgão civil para a gestão do tráfego aéreo, eu gostaria de saber se o senhor não considera que há um desrespeito a esse Grupo de Trabalho, quando o Comando da Aeronáutica, que é uma das partes que compõem o grupo, simplesmente evoca para si a decisão de que essa discussão está encerrada e não vamos mais colocar a perspectiva da desmilitarização em debate.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - De fato. Eu acho que a senhora tem razão. Na medida em que o Governo criou uma comissão e chamou as partes interessadas, entre elas o SNEA, de fato, foi um documento como a senhora está descrevendo, uma opção pela não desmilitarização do controle aéreo, é um desrespeito ao trabalho de uma comissão. Agora, essa é uma decisão política. Certamente o Comandante não a adotou sem antes conversar com o Presidente da República. Inclusive não sei se ele disse na Comissão do Senado que estão sendo



formados quinhentos e trinta e poucos controladores de vôo. Entre esses, quatrocentos e tantos são militares, ou seja, de fato não há intenção alguma de tornar esse controle civil. O Sindicato, da mesma maneira que se interessou pela criação da Agência, porque achou que era interessante ter uma agência, porque é uma gestão mais moderna do setor, também acha, em princípio, que há possibilidade de uma gestão mais moderna num controle aéreo civil. Agora, se ele for civil ou militar, o que realmente nos interessa — sejamos práticos — é que ele funcione. Ele foi militar durante mais ou menos 70 anos e nunca houve um problema sério no Brasil. De alguns anos para cá houve, certo? Mas nunca houve nenhum problema sério com o controle aéreo brasileiro. Os investimentos vinham sendo feitos de acordo com as necessidades. O investimento no SIVAM foi pesadíssimo. Era onde nós não tínhamos cobertura. Hoje nós temos cobertura. Não posso lhe dizer se existe buraco negro ou não porque não é da minha parte. Mas de alguns anos para cá houve um desinvestimento naquilo que deveria crescer para acompanhar o crescimento do setor e não cresceu. Por que não cresceu? Porque ele é militar? Eu acho que não. Não cresceu por causa do famoso superávit fiscal. Da mesma maneira que as estradas estão degradadas, que os portos estão degradados, as aerovias também estão degradadas, o setor aéreo. Então acho que o problema do controle aéreo não é necessário. Eu não vejo, necessariamente, que vá melhorar porque é civil ou porque é militar, mas pelo interesse de um Governo que não investiu no setor. O fato de ser civil não significa que ele vá investir.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu tenho mais 1 minuto, Presidente? Agradeço-lhe pela sua resposta bastante objetiva. Eu vejo que o problema central da desmilitarização de fato não está nos problemas enfrentados pelas empresas. Para a empresa basta que a ...

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Para o passageiro também.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - ... eficiência funcione. Eu vejo que o problema está justamente na situação dos controladores, que acaba afetando o funcionamento do sistema e, portanto, afetando as empresas e os usuários. Inclusive eu vou me retirar em seguida porque as esposas dos controladores estão fazendo uma manifestação agora, justamente tentando denunciar a situação de extrema pressão e de extremo estresse psicológico a que estão submetidos esses



trabalhadores, que vivem em uma hierarquia militar, em uma área extremamente sensível, em que eles acabam tendo de se subordinar a ordens superiores que nem sempre são as mais corretas, porque os seus superiores não têm a formação de controlador aéreo que eles têm. Então, eu não tenho mais dúvida de que para melhorar o sistema e para oferecer melhores condições de trabalho para os controladores, o que também vai trazer como consequência uma melhoria para o usuário, a desmilitarização é importante.

Então, eu gostaria, Sr. Presidente, que a nossa CPI reagisse de alguma maneira diante dessa posição peremptória que foi apresentada pelo Comandante da Aeronáutica. Evidentemente que ele todo o direito de emitir a sua opinião. Inclusive, aqui neste documento do grupo de trabalho, está escrita a ressalva do Comando da Aeronáutica em relação a esse ponto da desmilitarização. Mas eu creio que o País necessita de um esclarecimento a respeito do trabalho que foi feito por este grupo, do qual o Sindicato das Empresas participou, o Sindicato dos Controladores participou e apresentou essa proposta ao Ministro Waldir Pires e não teve resposta. E agora o Ministro Waldir Pires está calado, e o Comandante da Aeronáutica vem e apresenta esta decisão tomada de que não haverá desmilitarização. Então, eu acho que a nossa CPI também está sendo desrespeitada, na medida em que nós também temos a obrigação de analisar esta questão da conveniência ou não da desmilitarização do controle do tráfego aéreo. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputada. Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Carlos William, começando às 15h12min e terminando às 15h22min.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAM - Sr. Presidente, caro Relator, senhores depoentes, caros colegas, o prisma desta CPI mudou completamente a partir do momento em que o Deputado Vic apareceu e trouxe ao conhecimento até mesmo da Nação a degravação da caixa-preta. Eu acho que esta CPI está passando por situações até desconfortáveis, a partir do momento em que nós não conseguimos ter dos órgãos oficiais deste País, que são a Polícia Federal, o Ministério Público, a Procuradoria e a Justiça, nós não conseguimos deles a cópia fiel desse documento para torná-lo público.



A partir do momento em que o Deputado Vic, com sua competência, que lhe é peculiar — e eu não entro nesse mérito —, fez o trabalho inteligente por parte dele, acho que a direção desta CPI tem de tomar alguma providência, inclusive com as autoridades. E é isso que está acontecendo em todos os setores da sociedade. A Polícia Federal investiga, a Polícia Federal remete para a Justiça, e os dados são vazados, até mesmo os dados de sigilos. E isso aqui é uma prova cabal disso.

Nós somos um órgão que tem poder de investigação, poder de polícia e poder de juiz, e, no entanto, não conseguimos trazer para cá um documento, que, de forma extra-oficial, chega ao conhecimento desta Casa.

Deputado Vic, eu não estou condenando o trabalho de V.Exa., pelo contrário, estou até parabenizando, mas mudou o curso desta CPI. Aqui, por exemplo, nós temos o Presidente do Sindicato fazendo a defesa das empresas, e é lógico que não poderia ser, usando, eu não sei se é de forma proposital, ou se de forma colocada, analisando somente os dados de 4 ou 5 anos para cá, que casualmente são os dados do Presidente da República atual. Que é falta de investimento, falta de infraestrutura, falta disso, falta daquilo, e as empresas aéreas são uma formosura, são uma beleza, trabalham perfeitamente dentro das possibilidades, dentro dos seus ganhos em situação dessa natureza.

Por isso, Sr. Presidente, a situação desta CPI... Eu acredito que nós vamos ter de tomar um rumo diferente, caro Relator.

Primeiro, cada pessoa que vem aqui... E o sistema de aviação tem vários órgãos. Nós temos aqui várias situações de defesa pessoal, digamos assim, em que ninguém assume responsabilidade. E nesta CPI, como nós não somos totalmente especialistas do sistema, eu estou apresentando requerimento sugerindo que, nos termos regimentais, seja contratada uma empresa de notória especialização na área do tráfego aéreo, para fazer um retrato da situação e trazer para nós. E existe; é só nós quisermos que nós abrimos uma proposta, V.Exa., o nobre Relator. Uma empresa especializada para trazer os dados, para a gente realmente tomar uma posição de quem está falando e quem não está falando. E nós vamos economizar, inclusive, em depoimentos e em situações nesse sentido. Porque hoje, com essa caixa preta, muda completamente o foco dessa CPI. E já houve. Na CPI dos Correios, da qual fui sub-Relator, foi contratada uma empresa que prestou um



trabalho excelente ao Relator, aos sub-Relatores e à Presidência da Casa. Nós conseguimos ter um êxito bastante grande naquela situação.

Sr. Presidente, semana passada, eu estava em São Paulo e, na hora em que eu abri os jornais, li: Caos aéreo com data marcada. A prestadora de serviços em aeroportos tem até o dia 17 para honrar uma dívida ou continuar operando. A empresa, chamada Sata, é a que faz a infra-estrutura básica do aeroporto. Ela reboca os aviões, ela faz o traslado das bagagens, ela que faz o traslado das cargas, ela é que tem as escadas para poder desembarcar e embarcar os passageiros quando não é dentro daquele sistema de túnel. Ou seja, sem ela não existe possibilidade de trabalhar. Não existe licitação aberta, não existe no País outra empresa para poder prestar esses serviços, ainda mais nos maiores aeroportos do País. E aqui a INFRAERO diz claramente que, a partir do dia 17, se ela não saldar uma dívida de 64 milhões de reais com o INSS, seus funcionários não vão entrar nos aeroportos. Ou seja, isso é uma seriedade. Ou a INFRAERO volta atrás, ou arranja-se uma forma de compor essa dívida, que agora passa a ser um problema nosso, porque nós estamos fiscalizando esses atos do sistema aéreo.

E eu estou sugerindo, inclusive, Sr. Presidente, já apresentei um requerimento, a convocação do presidente dessa empresa, para ele vir aqui. E, posteriormente, eu gostaria de solicitar ao Dr. José Márcio, presidente do Sindicato, se ele tem conhecimento dessa situação e qual é a gravidade dela. E, por ter mudado o foco, Sr. Presidente, o Presidente da EMBRAER, que esteve aqui há poucas horas, não sabe de nada. Não sabe o que os funcionários deles estavam fazendo no avião, não ouviu a degravação da caixa preta. A maior empresa do País, envolvida diretamente com os fatos, que tem um serviço de inteligência, não consegue ouvir a caixa preta, enquanto ela consegue chegar a este plenário. Não ouviu nada, não viu nada, não ouviu dizer. E com certa razão, porque ele não era o presidente na época.

Por isso, Sr. Presidente, já existe um requerimento meu anterior, mas eu o estou reformando, para convocar o ex-presidente da EMBRAER, na época do acidente, o Dr. Maurício Botelho, para ele prestar os esclarecimentos necessários sobre essa situação. Mas vamos lá, Dr. José Márcio. O senhor é filiado a algum partido político?



O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não, e nunca fui.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAM - O senhor é presidente do Sindicato há quanto tempo?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Desde 9 de março de 2007, quando a administração do sindicato foi profissionalizada.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAM - Essa mudança aí foi depois do acidente?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Foi, foi depois do acidente.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAM - E antes, o senhor já era do ramo, o senhor é empresário do ramo de aviação, o senhor tem empresa?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Eu tenho um escritório de advocacia, eu e um sócio. Nós somos especializados na área de Direito Constitucional e Administrativo e especializados na área de regulação econômica. E já dávamos assessoria ao SNEA a uns 7 ou 8 anos atrás. Quando o SNEA resolveu que a administração deveria ser profissionalizada... porque antigamente era sempre alguém de uma empresa aérea o presidente, e só ele mandava, etc. Quando se resolveu profissionalizar e fazer uma gestão corporativa, então, criou-se essa diretoria profissionalizada, com um conselho consultivo acima, e os presidentes me convidaram para assumir essa presidência do SNEA, principalmente por esse conhecimento profissional que meu escritório tem e porque a ANAC — nós esperamos — vai começar a discutir os marcos regulatórios do setor. Então, seria uma ponte entre a ANAC e uma pessoa que tem algum conhecimento da área.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. dispõe só de mais 1 minuto.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAM - Um minuto, Sr. Presidente!?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Começou às 15h12min e vai terminar às 15h22min.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAM - Sr. Presidente, lamento. Lamento porque eu tinha muita coisa para perguntar. Mas deixo uma pergunta final, caro presidente do sindicato: o senhor acha que eu estou enganado se eu tiver analisando que V.Exa. foi contratado para melhor defender as companhias aéreas desse trágico acidente; e que V.Exa. foi contratado — V.Sa, nobre colega advogado



— para melhor fazer os *lobbies* para as companhias aéreas através dos órgãos do Governo; e que V.Sa. foi contratado para melhor expor os fatos e tentar mostrar algumas falhas do Governo do que propriamente as dos donos das companhias aéreas?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Sinceramente, acho que não. Principalmente na parte do *lobby*, porque não conheço absolutamente nada. Nunca fiz, não tenho a menor do que idéia do que seja. Desculpe.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Eu estou enganado?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Está, absolutamente. Com todo respeito inclusive aos lobistas. É uma atividade que nunca exerci. Fui, inclusive, funcionário público durante 25 anos, do serviço jurídico da União. Depois, pedi demissão e abri um escritório junto com um amigo meu.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, tenho 30 segundos. Uma última pergunta...

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Eu posso responder ao senhor depois, se o Presidente permitir, o problema da Sata e do...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Pois não. Sr. Presidente, eu gostaria de saber uma coisa simples. No interior de Minas Gerais a gente diz o seguinte: quando um ônibus vai cheio de passageiro e volta vazio, ele volta “batendo lata”. O avião, também, quando está sem passageiro, ele está “batendo lata”. Por que, quando a gente chega no aeroporto faltando 1 hora, 40 minutos, e o avião está vazio, ao invés de a passagem ser mais barata, você paga 4 ou 5 vezes mais caro por ela do que se você fizer a reserva antecipadamente?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Isso foi explicado pelo Presidente Constantino aqui na semana passada. Eu realmente não tenho condição, porque eu não sou empresário da aviação. Mas ele explicou ontem.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Mas o senhor é do sindicato.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não, eu sou do sindicato, mas viajo de graça. (*Risos.*) Pelo menos as viagens profissionais.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Está certo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito. Nobre Deputado Vic Pires.



O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Sr. Presidente, é só o problema da Sata. Eu não conheço muito bem o problema da Sata; agora, a INFRAERO, eu entendo, como advogado, que a INFRAERO nada pode fazer porque a lei proíbe que se contrate com quem deva à Previdência, ao Tesouro Nacional, etc. Então, ela está impossibilitada de renovar o contrato da Sata porque existe essa dívida.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - É um prejuízo sério.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - É um prejuízo sério porque a Sata hoje, se não me engano, presta serviço à VARIG e à Gol, das grandes, das companhias maiores. E vai-se criar um problema. Mas, como administrador público, eu tomaria a mesma atitude.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o nobre Deputado Vic Pires Franco, começando às 15h24min e terminando às 15h34min.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, o senhor, como Presidente do SNEA, com certeza já ouviu falar em um termo chamado “passe livre”. O senhor pode explicar para mim o que é? Eu precisava ouvir um pouco mais, eu não estou ouvindo. Talvez seja o barulho mesmo. Eu queria que o senhor me explicasse sobre o passe livre.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - O denominado “passe livre” teve origem numa resolução do DAC, de 2001...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor diz resolução ou entendimento?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Perdão, eu usei o termo errado. Em 2001, por causa de um problema orçamentário, o DAC chamou as companhias aéreas, e houve um termo de entendimento entre eles de que seria dado o chamado “passe livre” para os serviços de inspeção, porque a Aeronáutica estava sem orçamento para isso. Então, significa que...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, mas isso no DAC. Eu lhe pergunto hoje sobre a ANAC. Eu gostaria que o senhor trouxesse para hoje, até porque eu só tenho, como disse o Presidente, 10 minutos.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Então, isso veio, ainda, do tempo do DAC. E hoje fizemos um acordo com a ANAC, há mais ou menos um mês.



Vamos manter o passe livre para toda a atividade de inspeção, vamos manter o passe livre para as atividades do CENIPA, que é o ...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É só inspeção ou o senhor tem conhecimento de que diretores da ANAC e funcionários graduados viajam?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Por isso é que nós procuramos a ANAC e entramos nesse entendimento. Será somente inspeção.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Na minha opinião, Presidente, é como se na ANEEL, a Agência Nacional de Energia Elétrica, os diretores e funcionários tivessem suas contas de luz grátis, não pagassem. E também na ANATEL os diretores também não tivessem... O senhor acha isso justo?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não achamos justo. E foi por isso que, em novembro do ano passado, dirigimos um ofício à Diretoria da ANAC dizendo que não liberaríamos passe livre.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor acha que já estava abusivo o uso de passagens por parte de...

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não. A reclamação já vinha sendo feita. Era uma reclamação — digamos — oral. Depois nós oficializamos, dizendo que o passe livre era só para os inspetores.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E essas requisições eram oficiais ou eles viajavam a passeio, familiares...

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Era requisição. Agora, se viajavam familiares, eu não sei lhe dizer, sinceramente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem como fazer esse levantamento?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Eles requisitavam as passagens. Mas normalmente eram para os funcionários da ANAC, mesmo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Funcionários da ANAC, né?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - É.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. É importante, Relator, que fique registrado isso aí para que depois a gente possa analisar e pedir para a ANAC essas requisições oficiais. Como falei, a mesma coisa com a ANATEL, a ANEEL. A



ANAC é a única que usa esse tipo de artifício de viajarem de graça: diretores, funcionários, altos funcionários que viajam de graça pelas companhias.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Viajavam, não viajam mais. Desculpe interromper. Não viajam mais. Agora, só inspetores.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não viajam a partir de quando, Presidente? Porque, anteontem, o Presidente da Gol veio aqui e confirmou que viajavam ainda.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Viajavam. Mas houve um entendimento e agora, em maio, fechou-se um entendimento. Início de... Estamos em junho, né? No início de maio houve um entendimento oficial.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Fechou a porta. A porteira fechou. O senhor acha que isso pode ser caracterizado como “mimo”?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Pessoalmente, acho que está totalmente errado, inclusive porque as empresas aéreas já pagam taxas por essa fiscalização.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Também acho. Concordo. O Presidente que lhe antecedeu — não lembro o nome — fez algumas observações e eu queria ler para o senhor: *“É que não havia razão para o Sindacta ficar inoperante 2 ou 3 vezes ao ano, para o despreparo dos controladores de vôo, para haver pontos cegos, para os equipamentos serem canibalizados de um lugar para o outro(...).”* O senhor tem informação de que esses equipamentos são canibalizados do controle aéreo de um lugar para o outro?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não. Lamentavelmente, não temos informação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor nunca ouviu o seu antecessor, o antigo Presidente falar? Vou continuar no raciocínio dele, só para ver se o senhor... *“Na sua opinião, também, para captar receita, a INFRAERO, que administra os aeroportos, preocupou-se muito mais em transformá-los em shopping centers — O senhor concorda com isso? — do que com a segurança de vôo e com o conforto dos passageiros, dos usuários”*. Só diga com a cabeça... Não, é melhor deixar gravado... porque o senhor estava quase deitado...



O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Posso lhe responder em poucas palavras. Esse problema da INFRAERO, de fato... Bom, não sei se foi transformado em *shopping*, se essa é a melhor opção...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas que está bonito, está, né?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Agora, há um problema sério na infra-estrutura, que é o que interessa. Aqui está o diretor técnico, que conhece bem e sabe disso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vou continuar. *“De acordo com o balanço da INFRAERO do ano passado, as tarifas cobradas pela navegação aérea, que é a sua atividade-fim, renderam-lhe 196 milhões; os serviços de armazenagem, 388 milhões — vocês podem me corrigir — e a receita comercial que envolve o aluguel dos espaços em aeroportos, 470 milhões. Essas receitas foram as que mais cresceram em 2004 para 2005, 15,7%, enquanto os recursos das taxas aeroportuárias caíram 2,9% por causa da desvalorização do dólar, em 17%. As lojas nos aeroportos chegam a tomar espaços que deveriam ser ocupados pelos passageiros, que não encontram lugar para se acomodar”*. Os senhores concordam? SNEA?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Eu não diria que chega a tanto, não. Por enquanto, os espaços, pelo menos os destinados às empresa aéreas, apesar de, no problema da VARIG, a INFRAERO ter demorado demais a retomar os esforços...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor concorda que a prioridade que o Governo deu para os aeroportos foi uma prioridade errada, para, enfim, decorar, fazer *aeroshopping* e ornamentação, como diz o companheiro aqui.

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - Deveria ter cuidado mais da outra parte.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - No auge do apagão, o Governo colocou umas aeronaves — isso foi dito aqui pelo Presidente da ANAC — da FAB à disposição de companhias aéreas. O senhor pode me informar se houve algum custo, se foi ressarcido aos cofres do Governo Federal?

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - Esses aviões foram cedidos à TAM, que teve aquele problema, e o Presidente da TAM, Marco Bolonha, inclusive



falou na CPI do Senado, deu os números e o pagamento foi feito. O valor não tenho de cabeça, mas foi pago.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas foi pago, né?

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - Com certeza.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor poderia fazer uma análise muito rápida, pelo meu tempo, dos principais aeroportos do Brasil em termos de segurança, em termos de... Eu deixaria essa pergunta por último, porque sei que o senhor vai se alongar um pouquinho nisso aí. Eu vou fazer uma primeira pergunta, porque, senão, quando o senhor perder o tempo, é o senhor que perde, não sou eu. Eu queria uma análise sua. Vamos dizer hoje que ainda estivessem no mercado a VARIG, a VASP, a Transbrasil e mais as companhias que estão aí. Como o senhor avaliaria esse mercado hoje? Ele estaria do jeito que está? As companhias estariam tendo o mesmo lucro? O que o senhor acha disso?

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - É a opinião minha. Eu acho que essas outras empresas quebrariam.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas vamos dizer que elas tivessem essa excelência.

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - Porque elas não tinham administração modernizada como são as de hoje. Não só as outras duas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - As outras, a TAM e a Gol.

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - A BRA, a OceanAir, a Tríplice, etc. Mudou o cenário econômico brasileiro.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - As que estão aí. Mas eu lhe pergunto uma coisa, vamos dizer que a VARIG tivesse essa excelência de atendimento, de modernização, a VASP, a Transbrasil. Como o senhor veria esse mercado hoje? Teria mercado para essas companhias se elas fossem tão eficientes e competentes como as que estão aí hoje?

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - Eu acho que teria. Eu acho que teria. Se tivessem administrações eficientes...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E teria aeroporto para isso?

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Era isso o que eu queria ouvir.



O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - Com o número de aeronaves...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, precisou quebrar companhias, as companhias foram quebrando, e nada foi feito. E quero dizer: não é este Governo. Quero deixar registrado isso. Isso já vem de outros Governos, para não pensarem que é uma marcação com o PT.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. tem mais um minuto, nobre Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Deixa eu usar o meu minuto, que ele já está ali... Nesse último minuto, eu gostaria que o senhor pudesse fazer essa análise desses aeroportos. O que tem de certo e de errado na área de segurança e na área da ornamentação, da maquiagem, principalmente nesses principais aeroportos. O senhor me diz os principais, não sou eu quem vou dizer.

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - O senhor vai me permitir que eu faça o papel de ventríloquo aqui. O Diretor Técnico, como não pode falar diretamente, ele vai passar para mim e eu vou transmitir para o senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não tem problema, fique à vontade.

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - É o *hub*, São Paulo, o problema do complexo de São Paulo, e o problema de Brasília.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor pode traduzir o que é *hub*, para os mortais?

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - O *hub* é onde há concentração dos vôos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - As linhas se encontram?

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - As linhas se encontram.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - O Aeroporto de Congonhas, que a reforma o virou para uma capacidade de 12 milhões de passageiros, hoje já transitam por ele 18 milhões de passageiros. Então, já está esgotado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Já está esgotado.

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - Bom, o senhor vai me dizendo, senão vou falando besteira.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Fale mais no ouvido.

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - E ele tem o problema hoje de pátio de estacionamento de aeronaves, porque existe toda uma parte do lado direito de quem olha...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Isso em Congonhas?

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - Em Congonhas, que é inaproveitada, poder ser transformada. E deve terminar agora o aumento do pátio. E houve o problema das pistas, certo, que, na nossa opinião, demorou muito para se decidir pela construção.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ou seja, se priorizou a decoração do aeroporto, quando poderia ter sido feita realmente a pista.

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - Talvez.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Que mais?

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - Guarulhos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, é ele quem está falando, não sou eu.

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - Guarulhos precisa, urgentemente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, esgotou o tempo de V.Exa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele não vai responder, não?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pode responder.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, vou ficar calado.

O SR. JOSÉ MARCIO MONSÃO MOLLO - Em Guarulhos, há necessidade urgente da criação do terceiro terminal e da terceira pista. O terceiro terminal já está esgotado, e a terceira pista... Como eu disse aqui, a terceira pista de Congonhas, onde havia a previsão da terceira pista, ela hoje está invadida por uma favela. Houve uma... O patrimônio do aeroporto é da União, não é da INFRAERO. É da União, administrado pela INFRAERO. Então, uma e outra não tomaram qualquer providência, nem a União, nem a INFRAERO. Hoje, para se fazer a terceira pista, haverá a necessidade de desapropriar todas as construções que estão feitas lá — são milhares de casas —, para depois começar. Então, o senhor pode calcular o



tempo que vai levar um problema desses. Campinas precisa urgentemente também reforma e ampliação do terminal de passageiros e da construção de uma segunda pista, porque só tem uma pista. E tem inclusive problema de taxiamento. O avião desce, vai até o fim da pista e taxia na mesma pista, volta e entra no aeroporto. Isso é absolutamente inacreditável, mas acontece no Brasil. E, no Aeroporto de Brasília, é o problema de terminal. Ele foi reformulado, foi criado o segundo terminal, que já está com sua capacidade esgotada, e tem que urgentemente criar o terceiro satélite. Número de passageiros no aeroporto... Não, número do aeroporto de Brasília, de capacidade. Não temos. Mas já está esgotado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Miguel Martini, começando às 15h36mim e terminando às 15h46mim.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, eu queria começar dizendo dessa declaração do comando da Aeronáutica. Eu acho que esta CPI precisa, de alguma maneira, se posicionar, uma vez que, se nós estamos aqui com a responsabilidade de discutir a questão da crise do sistema aéreo e, dentro da crise do sistema aéreo, o componente tráfego aéreo é significativo, uma declaração como esta, até passando por cima do próprio Ministro da Defesa, leva-nos a uma certa preocupação e, mais do que isso, a uma ação desta CPI. Não quero gastar meu tempo com isso. Queria até lembrar e dizer isso. Estou para dizer isso há mais tempo. Há uma preocupação. Vejo muitas pessoas dizerem que, no dia que nós transformarmos isso em civil, haverá greve. Se não me engano, foi o próprio Presidente que disse — não, disse o que vou dizer. É muito melhor que haja uma greve anunciada, previsível, e as aeronaves estejam no solo, do que todos serem surpreendidos, ou, pior do que ser surpreendidos, viverem uma falta de expectativa da solução de um problema grave, que é o tráfego aéreo.

Então, medidas precisam ser tomadas. E já acrescento, com muita clareza, porque é o que já está há muito tempo acontecendo. Eu disse e vou repetir: isso é problema dos últimos Governos, que não se preocuparam com o planejamento, não tiveram previsibilidade de crescer simultaneamente, de olhar a questão da infraestrutura, a questão do tráfego aéreo, a questão da fiscalização e da certificação. Esse é um problema grave. Eu diria até que bastava que realmente fosse efetivado



esse voto do Ministro Viegas, que foi extraordinário, que tem uma visão de médio e longo prazo, e que propõe não só — quer dizer, no papel já está, já temos hoje o CONAC, já temos o COTAER, quer dizer, já temos esses instrumentos, só não estão funcionando... Então, seria urgente que isso entrasse em funcionamento. E a visão dele aqui é extraordinária, porque ele fala de coisas, e nós temos de colocar essa questão aqui. O tráfego aéreo não é apenas nós imaginarmos ou alguém pensar: não, é só para transportar pessoas que vêm de Minas para cá, ou daqui para São Paulo. Não é simplesmente isso. Nós temos uma relação internacional, em que o crescimento do País necessariamente vai trazer pessoas, cargas etc. E queremos que assim seja, que venham para o Brasil.

Temos um potencial turístico inexplorado. Por quê? Porque não há linhas aéreas para atender a esses lugares. Esse é o grave problema. Por isso que a visão que ele coloca aqui, incluindo o turismo nessa visão. Agora, para isso, é preciso que os atores responsáveis por isso estejam sentado à mesma mesa, comecem a falar uma linguagem só! O estrangulamento que estamos vendo... E, aí, volto a dizer, só um parênteses nessa questão da desmilitarização, na fala do comandante Saito, que nós respeitamos. Mas dizemos que ele tem um equívoco. Por quê? Porque o que nós vamos... O que está acontecendo? Ou os controladores de vôo militares ficam o mínimo necessário para encontrarem sua atividade profissional fora da Aeronáutica esperando o dia de sair. Isso significa dizer que o investimento que a Aeronáutica fez para formar, para ele adquirir experiência, toda a capacitação técnica é jogada fora porque ele vai ser dentista, ele vai ser professor, ele vai fazer alguma coisa fora, porque qualquer coisa vai dar melhor do que ele ganha como profissional.

Então, nós não temos... E enquanto ficar nessa mentalidade militar, nós teremos esse gargalo. As pessoas entrarão como apenas trampolim para buscarem uma nova atividade. Isso é péssimo para o País, é péssimo para a aviação, é péssimo para a sociedade, é péssimo para o Governo, que vai precisar fazer o que está fazendo agora. Emergencialmente, contrata 300 controladores de vôo que já ultrapassaram no tempo, já estão mais 5, 6 anos, talvez, de trabalho, não mais do que isso. Os novos continuam com a perspectiva de sair. Formar novos controladores de vôo, aí, nós estamos vendo o que é que está acontecendo. Vimos testemunhos de controladores de vôo aqui com tempo menor de treinamento, com



tempo menor de formação serem colocados na rede com equipamentos que ainda não são os confiáveis como deveriam e como o sistema exige. O sistema já age como se todos os equipamentos fossem confiáveis, e ainda não são. Nós vimos testemunhos disso aqui. Ou seja, essa não é uma questão menor, é uma questão grave, que interessa a toda a sociedade. Pediria mesmo que o próprio sindicato das empresas aéreas que se interessem, se envolvam nessa questão, porque precisamos, sem dúvida nenhuma, fazer uma defesa aérea no modelo que está sendo feito e aprimorado. E parabéns! Mas, controle de tráfego aéreo, no mundo inteiro, é feito por civis, e precisa ser assim. Militar, não é possível pagar seu salário e dar as condições que eles precisam para desempenhar bem seu papel.

Então, a pergunta minha vai muito nessa linha. Eu só queria uma confirmação. Até que foi falado aqui pelo Deputado Otávio Leite. Parece-me que em todo o transporte, quanto ao de carga, tenho quase que certeza — gostaria de ter essa certeza —, mas também de passageiros do exterior para o Brasil, a preferência é dada por empresas nacionais. É isso?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Se existe a preferência?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Se eu tenho uma empresa...

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Está dentro do acordo bilateral. O acordo bilateral, normalmente, prevê o número de frequência de aviões de passageiros e o número de frequência de aviões de carga.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas, se há uma empresa brasileira, a preferência é para ela. Está certo?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não, é...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Nessa competitividade?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - No transporte, por exemplo, Brasil/França, temos, supondo-se, temos 2... As empresas brasileiras cargueiras têm 2 frequências para lá e a francesa tem 2 para cá. Entendeu? Então, aí, o Governo brasileiro designa a empresa brasileira a fazer as 2 frequências. Se quiser aumentar o comércio, aumenta o número de frequências. Não há preferência, não existe preferência.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, se nós temos a nossa...

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - As frequências são nossas, 2 nossas e 2 deles.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É isso que estou dizendo.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - É. Exclusividade não existe.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, não falei de exclusividade. Mas nós temos uma preferência nessa questão.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas isso não é o mais importante. Eu só queria tirar uma dúvida.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) – Deputado, V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Muito obrigado, Sr. Presidente, porque corre... (*Risos.*) Queria mais me focar nisso. Tanto o CONAC como a COTAER... Acho que os sindicatos das empresas deveriam ser convidados, essas reuniões deste conselho deveriam ser melhor planejadas, com obrigatoriedade de ser em tempo menor. Ontem, ficamos sabendo aqui que, a partir de setembro, se não me engano, do ano passado, pela primeira vez, a ANAC foi consultar o órgão de controle para criar uma linha nova. Quer dizer, nesse modelo de liberdade de linhas, quem vai autorizar é a ANAC. Vai apenas consultar: "Ô, INFRAERO, está tudo o.k. aí? Vocês vão fazer?" Não é assim que funciona num planejamento. Uma empresa aérea vai precisar de 5 anos ou 4 anos para comprar um avião e receber esse avião.

Então, é um setor que exige... E estamos falando de crescimento do turismo, estamos falando de crescimento do transporte de passageiro, de evolução de um País! Imaginem se alguém está lá fora e quer visitar Ouro Preto. Mas não tem aeroporto em Ouro Preto! E, se tem aeroporto, não há uma aeronave que seja capaz de transportar os passageiros com conforto.

Então, esse planejamento já está pensado; ele não saiu do papel. É isso que nos estamos vendo. Especialmente em relação à ANAC, ao DECEA e à INFRAERO, que são os que estão na ponta, não saiu do papel. E quero dizer mais o seguinte: há aproximadamente 6 ou 7, não me lembro exatamente, há 8 anos, eu levei ao superintendente do aeroporto de Garulhos, se não me engano, nós resolvemos o



problema de transporte de passageiros de Garulhos para o centro de São Paulo. É fácil. O custo seria praticamente zero, porque existem várias empresas interessadas. Já existe inclusive linha férrea disponível para fazer isso.

O que falta na verdade é planejar, a médio e longo prazo, e os atores sentarem para conversar. Não dá para colocar uma questão emocional como nós estamos vendo aqui. Quaisquer delas que estrangula estrangula o sistema. Se não tivermos estrutura aeroportuária, o sistema estrangula; se nós não tivermos controle de vôo adequado, o sistema estrangula; se não tivermos licenciamento de linhas e fiscalização, o sistema estrangula. Então, esses atores, principalmente, e o Governo, pensando como um todo nesse CONAC, em que há vários ministérios envolvidos, precisa, urgentemente, fazer sair do papel. Do contrário, nós vamos ver esse problema se arrastando. E até mesmo a nossa CPI vai precisar apontar os caminhos; se vão tomar as decisões não será problema nosso. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. O próximo inscrito é o nobre Deputado Edson Santos. *(Pausa.)* Ausente. Deputado Leonardo Quintão. *(Pausa.)* Ausente. Deputada Solange Amaral. *(Pausa.)* Ausente. Deputado Ivan Valente. *(Pausa.)* Ausente. Deputado Rodrigo de Castro. *(Pausa.)* Ausente. Deputado Vanderlei Macris, com a palavra. Começando às 15h47min, terminando às 15h57min.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, Sr. José Márcio, gostaria, primeiro, de salientar que o seu depoimento, eu diria, traz uma consonância com tudo aquilo que nós, Deputados, estávamos desconfiados, e já com uma série de informações para chegarmos à afirmação, depois do seu depoimento, de que, realmente, temos no sistema aéreo brasileiro uma incapacidade de gestão do sistema e um contingenciamento de verbas fatal, para que chegássemos hoje à situação que temos de crise. Queria começar a minha manifestação, Sr. José Márcio, dizendo que o nosso sistema precisa, e esse é um sistema bastante, como é que eu posso dizer, sensível, de um nível de planejamento com a antecedência necessária para podermos evitar gargalos que levem, efetivamente, a um processo de crise como esse que estamos vivendo no sistema aéreo brasileiro. Qual a sua opinião e qual o tempo necessário de planejamento que



o senhor acha que deveria ter o Governo na questão da infra-estrutura aeroportuária? Essa é a primeira pergunta que eu gostaria de fazer a V.Sa.

Os senhores têm, evidentemente, dentro da aviação, afeto a essa questão de maneira permanente. Qual o tempo necessário que o senhor acha que o Governo devia ter se preocupado, planejado, para que nós tivéssemos essas desamarras do sistema aeroportuário, que, hoje, no seu depoimento, fica como ponto fundamental da crise que estamos vivendo. É claro que há outros, não é, mas esse do contingenciamento e da infra-estrutura aeroportuária, sem condições de poder atender a demanda do crescimento da aviação comercial.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Deputado, veja bem, em 1999, foi elaborado o Plano Aeroviário Nacional. Quase nada saiu do papel. Em 2003, o CONAC, no Governo anterior, o Ministro Viegas, da Defesa, previu — ele e os componentes desse Governo, o CONAC, em outubro de 2003; se o senhor olhar as resoluções que nós passamos aqui, ele já previa — que, se não houvesse investimento nesse setor haveria essa crise. Então, nós estamos falando de 2003 para 2006 ou 2007.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor acha que nesse tempo, de 2003 a 2007, era possível resolver o problema, por exemplo, do Aeroporto Internacional de Garulhos — a terceira pista —, a segunda pista e o pátio do Aeroporto de Campinas e a recuperação da pista principal do Aeroporto de Congonhas?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - A terceira pista, por exemplo, de Garulhos, está prevista desde 1999. Não houve investimento.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer, então o senhor afirma que, na verdade, há uma falta de interlocução, ou melhor, de gerenciamento de parte do Governo, dos setores responsáveis pelo tráfego aéreo brasileiro.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Sem dúvida.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Na sua opinião, há falta de entendimento entre ANAC — antes DAC — com a INFRAERO e também com a Aeronáutica? O senhor sente que há uma falta de entendimento, uma falta de entrosamento, a fim de que esses projetos, essa avaliação antecipada, esse



planejamento, pudessem ter efeito efetivo a partir da proposta feita pelo Ministro Viegas, desde 2003?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Deputado, eu acho que o problema não é de entrosamento, porque no CONAC estão... fazem parte do CONAC os Ministros das áreas interessadas. O CONAC tomou essa resolução, previu essa crise e mandou para a Casa Civil em outubro de 2003. Para que fosse cumprida essa resolução, para que fossem atendidos esses problemas levantados e as soluções propostas, é óbvio que precisava de dinheiro. Se não foi tomada nenhuma medida — e nós vimos aqui que o investimento foi caindo —, eu não posso, sinceramente, em sã consciência, dizer que A ou B é o culpado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor tomou conhecimento de que houve uma reunião na Casa Civil, promovida pela Ministra Dilma, com setores da segurança do tráfego aéreo, envolvendo ANAC, Ministério da Aeronáutica, principalmente o Ministério da Defesa, exatamente para alertar dessa proposta, dessa previsibilidade, dessa situação de preocupação que existia com o setor já a partir de 2003 com essas resoluções?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não. Não tenho lembrança.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Bem, então, fica portanto, Sr. Presidente, confirmado que aquelas posições por nós adotadas de que, realmente, houve falta de gestão do sistema por parte do Governo, nos investimentos necessários, uma vez que a previsão e o planejamento existiam, evidentemente, vai ser muito importante para nós finalizarmos um juízo de valor em relação a essa questão.

O Aeroporto de São Paulo, Sr. José Márcio, está vivendo um momento de recuperação da pista principal. Quem errou nessa demora, foi a INFRAERO ou foi a ANAC?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Bom, na minha opinião, foi a INFRAERO, porque a ANAC começou a funcionar em abril do ano passado e, no final do ano passado, a ANAC exigiu que a INFRAERO tomasse as providências em relação às pistas. E o problema se agravou a tal ponto que ela teve que fazer a reforma da pista principal sem licitação, não é? Se tivesse havido um planejamento... Inclusive, para quem já trabalhou em órgão público durante muitos



anos como eu, se houver um planejamento não há necessidade de dispensa de licitação. Se se dispensou a licitação é porque não houve planejamento.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Eu perguntei aqui para o Presidente da ANAC se ele era filiado...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos, nobre Deputado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - ...a partido político, e ele confirmou que é filiado ao PT. Também um dos diretores, o Sr. Lomanto, filiado ao PMDB. E a procuradora — uma ex-procuradora —, Sra. Denise Abreu, que trabalhou na Casa Civil com o Sr. José Dirceu, também é diretora ANAC. O senhor não acha que a ANAC devia ser um órgão menos político e mais profissional na gestão do sistema de tráfego aéreo brasileiro, uma vez que as empresas estão a anos-luz do ponto de vista da competência da gestão, e a ANAC, muito atrasada, com muita interferência da ação política e menos profissionalizada? Qual a sua opinião sobre isso?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Eu acho que toda agência deveria ter uma administração rigorosamente profissional. Assim como a primeira agência, quando foi criada, desculpe Deputado, no Governo anterior, a ANATEL, em que o Ministro Sérgio Motta fez questão — inclusive teve um problema político — de indicar somente profissionais da área. E ela funcionou no período de transição muitíssimo bem.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Então, o senhor acha que...

Sr. Presidente, gostaria de ter garantida a minha palavra.

Então o senhor acha que se a ANAC fosse uma entidade mais profissionalizada ela teria condições de dar respostas mais rápidas e organizar o sistema aéreo — que hoje está desorganizado — de maneira mais aprimorada do que a maneira como está hoje?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - A minha opinião pessoal, como eu disse, é que toda agência deveria ser formada por profissionais. A ANAC, especificamente... É óbvio que isso não ocorre nem aqui nem em lugar nenhum do mundo. A ANAC, especificamente, como eu já coloquei aqui, tem pouco tempo ainda, para julgarmos a atuação dela. Em segundo lugar, o problema que vem



ocorrendo no setor aéreo não se pode, sinceramente — eu tenho dito isso em outros lugares — atribuir culpa à ANAC, porque, repito, a quebra da VARIG não foi problema da ANAC, o desastre aéreo não foi problema da ANAC e o problema que está havendo com os controladores não é um problema da ANAC.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Evidente que para nós é importante a sua opinião de que uma entidade mais profissionalizada tem uma conseqüente administração mais voltada aos interesses do sistema.

Para finalizar, Sr. Presidente, queria fazer a última pergunta ao Sr. José Márcio, que é a seguinte: o sistema de *slots* que foi até agora, até então, até maio, por exemplo, como... O senhor disse que houve uma mudança. Como funcionava? Como foi feito esse sistema de *slots*, especialmente depois de VARIG, VASP e Transbrasil saírem do mercado? Como foram distribuídos esses *slots*, qual a mecânica feita para essa distribuição e como é que está sendo feito a partir de então?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - É fundamental que se entenda que a lei que criou a ANAC consagrou 2 princípios, repito: o da liberdade tarifária e liberdade de vôo. Então, a empresa, se quiser fazer, vamos dizer, Brasília—Belo Horizonte num horário xis, ela comunica à ANAC que pretende fazer. A ANAC consulta o controle aéreo e a INFRAERO. Tem lugar para entrar naquele horário, ela entra e começa a fazer a linha. Então, é uma liberdade restrita somente ao controle aéreo e à disponibilidade da infra-estrutura. Então, não mais existe distribuição de *slots* para esses aeroportos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Até aí tudo bem. Mas antes como era feito?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Antes havia uma comissão, e esses *slots* eram dados pela comissão.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Qual a comissão?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Discutido pela comissão, e a autoridade do DAC concedia para uma empresa ou outra.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Qual a comissão?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Comissão de linhas aéreas.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A ANAC chegou a distribuir os *slots* depois de a VARIG e a TRANSBRASIL terem saído do mercado, e a VASP?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não, porque é o que eu estou dizendo. Quando a ANAC foi criada já havia liberdade, não havia mais problema de *slot*.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso foi com o DAC, então?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Então, quando houve o problema de *slot*, foi só em Congonhas, porque o aeroporto está, como se diz no jargão, “*slotado*”. Então, no aeroporto onde não tem mais capacidade, quando vão surgindo os *slots*, aí há um critério objetivo de distribuição. Para os demais aeroportos brasileiros, não existe esse problema por enquanto.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Estou satisfeito, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O próximo inscrito é o nobre Deputado Rocha Loures. Está presente? (*Pausa.*) O nobre Deputado Fábio Ramalho também não está presente.

Tem a palavra o Deputado Efraim Filho, começando às 16h e terminando às 16h10min.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Obrigado, Presidente, pela concessão da palavra.

Diretor-Presidente José Márcio, analisando aqui seu currículo, vê-se que é impressionante a capacidade técnica acumulada durante esse tempo, em pós-graduação, consultoria geral da União e tantos temas de assessoramento. Vê-se a sua preparação para poder estar aí inclusive nas falas e fundamentação que vem trazendo. Diferentemente até do que — como o Deputado Vanderlei Macris acrescentou — ocorre na ANAC. Poderia pegar-se o exemplo do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias e se usar na ANAC, já que se vê tantos títulos de doutor, de pós-graduação, que o senhor tem e, no caso de Milton Zuanazzi, o grande título de doutor dele é uma ficha de filiação assinada no partido do Governo Federal, no partido do Governo Lula. Mas, enfim, distorções do nosso País e que estamos aqui na tentativa de contribuir para uma melhora geral da sociedade.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não, estou dizendo que é o título dele para poder ocupar o espaço, já que ele não tem a capacidade técnica, tal qual o Dr. José Márcio dispõe para estar Diretor-Presidente do Sindicato Nacional.

Mas, enfim, eu queria começar pela última página do relatório apresentado: Tribunal de Contas da União — Acórdão 2.420/2006, publicado no *Diário Oficial* da União do dia 14 de dezembro de 2006. E são essas as frases citadas aqui no documento, no relatório trazido por V.Sa.: *“O chamado ‘apagão aéreo’ nada mais é do que uma sucessão de equívocos quanto aos cortes nas propostas orçamentárias elaboradas pelo DECEA, contingenciamento de recursos para o setor, indolência em relação às necessidades de expansão e modernização do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro e quanto à ineficiente política de alocação de recursos humanos”*. São essas as palavras do Tribunal de Contas. Eu queria saber se o sindicato concorda com essas argumentações.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Plenamente.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Nesse caso, fica patente que o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias atribui o apagão aéreo — não o acidente, lógico, mas a crise do setor — a uma falta de planejamento e de gestão por parte dos órgãos que deveriam fazê-lo, no caso, Comando da Aeronáutica, INFRAERO e ANAC?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - O senhor viu pelos dados já mostrados aqui por outros e por mim, inclusive dados da própria ANAC, que o setor vem crescendo sistematicamente a taxas de 2 dígitos. Mesmo na crise de 86 ele cresceu. E a projeção do crescimento é que se mantenha, vamos chamar, a taxas chinesas. Se o setor vem crescendo, se o tráfego aéreo vem crescendo, obviamente, do outro lado tem que haver crescimento do controle aéreo, tem que haver crescimento da infra-estrutura aeroportuária. Parece-me lógico. Não precisa ser especialista. Eu não posso trazer... Como eu falei aqui, só as 2 maiores empresas até 2010 vão trazer mais 34 aeronaves — só 2. Significa dizer que, em 2010, esses aeroportos... esse controle aéreo tem que ser ou modernizado ou aumentado o número de controlares, e os aeroportos têm que crescer. Isso é óbvio. Se os aeroportos não crescerem, o gargalo vai ser mil vezes pior do que está ocorrendo hoje, se não houver esse investimento. E as empresas não podem deixar



de investir, porque, como ficou demonstrado por dados da própria ANAC, a demanda continua maior do que a oferta. Qual o empresário que vai deixar de comprar avião num cenário como este, com medo de que haja um gargalo lá na frente? Se ele deixar de fazer isso, o outro compra e toma mercado dele.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Quer dizer que na avaliação do sindicato pode-se atribuir a responsabilidade do caos aéreo à gestão do Governo Federal no setor?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - No momento, sim, dos Governos Federais.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Nesse caso em si, o que tem sido feito por esta gestão atual, já que, segundo os próprios documentos também trazidos por V.Sa., no final do primeiro documento, Sistema Aéreo Brasileiro (Dados Orçamentários Relevantes), nos comentários, no Item 2, Quadro 2.3 — e me impressionou, porque a gente vê tanto dinheiro aqui e, claro, a gente sabe que precisa se movimentar, é natural —, vê-se que 70% dos dispêndios são relativos à previdência de inativos e pensionistas da União, no caso da Aeronáutica. É esse o dado? Confirma?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - É. Esses dados foram tirados do SIAFI pela Contas Abertas. São dados do SIAFI.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Quer dizer que, segundo os dados aqui, em 2006 e 2007, gastamos 70% das receitas com pagamento de previdência e apenas 19% foi gasto com o desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária e proteção ao voo e segurança do espaço aéreo brasileiro. Ou seja, conforme o senhor falou, inclusive na fala do Deputado Vic Pires, os critérios de prioridade estão destorcidos.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Os números já o dizem, não é?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Os números atestam. Contra fatos, contra números...

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Pode ser até que alguém esteja de acordo e ache que superávit fiscal é mais importante, mas não é só a infra-estrutura aeroviária que está degradada. Toda a infra-estrutura do Brasil está degradada por anos e anos de falta de investimento. Só que o caminhão numa



estrada degradada vai andar mais devagar, mas chega. Um avião, não, ele tem que descer.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - É verdade, senão cai — de novo. Bem, eu estou satisfeito com a explanação. E isso vem à tona... E, aí, claro, há uma lógica, porque quando se fala de problemas de gestão, ele remonta a longo prazo. Mas o que eu quero dizer é que esse Photoshop — vamos tratar assim —, esse Photoshop por que passaram os aeroportos, deixou por fora a imagem toda bonita, computadorizada, linda. Tiraram-se as rugas. Agora, internamente, intramuros, deixou muito a desejar. A proteção e a segurança do vôo continuam em níveis alarmantes. Chegou outra denúncia — e vamos fazer o requerimento, meu caro Presidente — de que um vôo, ontem, no aeroporto de Curitiba, no Paraná, um vôo da OceanAir, com um vôo de uma empresa local, às 4 horas da tarde do dia de ontem, eles pousaram... houve autorização simultânea, e os 2 tiveram de arremeter. São informações que foram passadas por nós. Claro, estou dando aqui a título de comentário. Vamos depois comprovar isso. Mas é importante que a gente busque essa informação, porque 2 vôos pousaram... receberam aprovação simultânea para pousar no Aeroporto Afonso Pena, em Curitiba, e um deles era, inclusive, da OceanAir, o outro de uma empresa local, que eu não sei o nome, e tiveram de arremeter. Não sei se é do conhecimento do Presidente essa informação, se quer falar alguma coisa.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Se o senhor me permite, eu gostaria de fazer um comentário...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Permito, sim.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - ...sobre esse alardeamento de situações de crítica. Existe um certo exagero. O controle aéreo brasileiro não é inseguro. Ele deve ser modernizado, deve haver aumento de controladores, etc., etc. Inseguro ele não é. Porque, inclusive, se ele fosse inseguro, os aviões do Primeiro Mundo não estariam vindo para cá. Ele tem problemas, como o rádio de Recife tem problemas de comunicação etc., que podem ser resolvidos, alguns imediatamente, desde que se aloquem recursos, e outros a médio e longo prazo. Ele precisa melhorar, e muito, devido ao crescimento do setor que vai acontecer. E existe também um alardeamento que não havia antigamente. Esse fato que o senhor está



relatando eu não tenho conhecimento. Mas o senhor deve ter lido nos jornais uma denúncia de que quase 2 aviões da TAM se chocaram no Atlântico, não é isso? Na fila atlântica, se não me engano.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Acompanhamos.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - É. O diretor técnico ligou para o diretor da TAM e disse que não aconteceu absolutamente nada. Não aconteceu nada, e esse fato é impossível de ser escondido. Eu ouvi a explicação dele, porque ele foi comandante muitos anos, e é especialista em segurança. É uma pena que ele não possa falar. Mas existe um relatório do piloto e existe um sistema do avião que vai gravando — não é a caixa-preta —, que vai gravando todas as alterações. Então, quando o piloto chega ao Brasil, nesse caso, ele faz um relatório do seu vôo, que vai para a sua empresa e, automaticamente, vai para o Comando da Aeronáutica, para o DECEA. E não houve absolutamente nenhum relato de nenhum dos 2 comandantes sobre esse fato. Nem o tal sistema TCAS, dentro do avião, acusou qualquer desvio abrupto do avião. A princípio, não existe essa história de quase 2 aviões se chocarem na.... houve essa denúncia, mas não está no relatório do comandante e não está no sistema de gravação dos 2 aviões.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Às 16h10min, acabando meu tempo, no último minuto, Presidente, apenas...

Dr. José Márcio, quero agora entrar um pouco mais no setor das empresas aeroviárias, para finalizar. Eu tenho uma preocupação muito grande com a questão do consumidor. Sou especialista, minha formação jurídica... Tenho pós-graduação em Direito do Consumidor, e o que se vê é a não-satisfação com a forma como as empresas aeroviárias vêm atendendo o consumidor nos casos de crise. Qual é a posição do sindicato quanto a essa situação, se é favorável, se é contra, se concorda que há problemas, e se há problemas se irá punir as empresas que não atendem satisfatoriamente os seus clientes, em especial a Gol e a TAM?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Em primeiro lugar, o sindicato não pode punir; quem pune é a ANAC.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Adverte, pelo menos?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Em segundo lugar, o sindicato vem desenvolvendo atividade junto aos PROCONs. Inclusive, o PROCON de



Guarulhos tem feito trabalho maravilhoso, em que ele está atuando já dentro do aeroporto em..... imediatamente junto com as empresas, cada vez que aparece um problema. Em vez de ele procurar solucionar o problema depois de ocorrido, ele está acompanhando as empresas aéreas e as atitudes que as empresas aéreas estão tomando, no momento imediato que ocorre o problema. Como se diz hoje em dia, *on-line*. Então, em vez de ele fazer o barulho depois, ele está lá cobrando da empresa aérea e procurando a solução na mesma hora. Em segundo lugar, chamo a atenção de que não havia esse problema. É óbvio que queixas no PROCON tem contra qualquer prestador de serviço público. Mas essa revolta só começou a partir de novembro do ano passado. Isso significa que as reclamações ou... os passageiros, até novembro do ano passado... É óbvio que tinha passageiro insatisfeito, mas não era o grosso.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Mas o *overbooking* existia.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Então, quando houve a crise... E todos os dias está havendo crise, eu disse aqui; os aviões estão sendo seqüenciados. Então, aquele avião que levava 1 hora para Belo Horizonte, está levando hoje 1 hora e 15, 1 hora e 20. Amanhã ele pode levar 1 hora, porque os controladores estão fazendo seqüenciamento. Não me pergunte por quê, pergunte a eles. Então, há um atraso na malha. Obviamente, o passageiro tem que ficar revoltado. E obviamente o passageiro tem que reclamar com a companhia aérea, já que ele não pode bater na torre e reclamar do seqüenciamento

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar agora...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E o *overbooking*, é problema do controlador também?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não houve *overbooking*... Como eu falei aqui, a ANAC passou 2 meses com 12 técnicos dentro da TAM e não comprovou *overbooking* em dezembro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o Deputado Eduardo Valverde, começando às 16h12min, terminando às 16h22min.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, eu queria só lembrar — refrescar a memória dos meus colegas lá atrás — que a ANP era dirigida não por alguém de um partido, mas pelo genro do Presidente da República, o que é



muito mais grave. A pergunta que eu faço ao Sr. José... É porque o pessoal aqui tem memória curta; os nossos colegas.

O senhor conhece o aeroporto de Paris, Charles de Gaulle, e conhece o de Nova York, John Kennedy. Quarenta por cento da receita desses 2 aeroportos provêm de arrendamento. Por que se utiliza isso no mundo? Para baixar tarifa aeroportuária, para facilitar a vida do consumidor. Então, nos aeroportos brasileiros não há nenhuma diferença em relação ao que se pratica no mundo. Para que o consumidor possa despende o menor custo, os aeroportos brasileiros seguem essa tendência mundial. Uma outra já direcionada a V.Sa. no tocante a Congonhas. Desde quando a pista de Congonhas deveria ser restaurada e ampliada, desde quando?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Segundo o diretor técnico, a uns 4 ou 5 anos atrás. Está no planejamento.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - No planejamento, mas não o foi.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não o foi.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Perfeito.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Quatro a 5 anos. Se ele tivesse sido feito antes de toda essa crise, haveria um incômodo para os passageiros, mas não haveria tanto barulho e repercussão. Quer dizer, isso agravou mais ainda.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Agravou mais. O senhor, aqui, na apresentação, no dispêndio do Governo... Evidentemente que equipamento de segurança de tráfego aéreo a maioria é componente eletrônico, equipamentos importados, boa parte cotado em dólar. Em 2001, foram gastos 427 milhões de reais. Na época o dólar valia talvez 1 para 3. Então, em termos de compra se comprou menos em dólar, porque o dólar valia mais. Em 2006, foram gastos 412 milhões. O dólar valia menos, então, evidentemente, comprou-se mais do que se comprou em 2001. Eu faço esse reparo até para a gente saber dimensionar os investimentos. É óbvio que não é suficiente, mas não podemos também afirmar de maneira segura que o nível de investimento hoje colocaria o sistema em risco. E V.Sa. acabou de repetir que nós temos um sistema seguro.



Aqui se alardeia muita coisa na Comissão. Acho que a CPI talvez seja o local mais difícil de se fazer qualquer tipo de investigação, em face dos alardes.

Na própria apresentação, o senhor apontou que a frota de aeronaves veio caindo, e o número de passageiros vem aumentando. Não teria uma co-responsabilidade das empresas de aviação por esse desinvestimento?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Não?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Foi o que eu já respondi aqui. Isso prova... Em termos de aviação, isso prova a eficiência de administração das empresas. Estou oferecendo mais assentos com menos aeronaves.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - E as filas?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Seria mais ou menos como colocar ônibus biarticulado e um ônibus comum.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Mas e as filas nos aeroportos? O que justificaria...

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Eu não posso dizer que não é apertado, porque eu também vôo assim. Mas o que eu já expliquei aqui... Houve uma queda porque, em 2001, usavam-se aviões com menor capacidade, e os aviões voavam menos. Hoje os aviões são maiores e voam mais. Por causa disso, os preços das passagens caíram violentamente. E isso é fato. Caíram e muito. Aí, quem nasceu primeiro, o ovo ou a galinha? Como os preços vêm caindo, e a demanda vem aumentando, a empresa aérea é obrigada a comprar mais avião.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Mas a demanda...

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Aí a demanda... Do outro lado tem de haver mais investimento também.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Certamente o sindicato tem uma avaliação do setor. Esse aumento de demanda deve-se a quê? À redução de custos ou ao aumento da massa de renda da população?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - À redução do custo e a um melhoramento de renda.



O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Ah, quer dizer que a renda aqui aumentou da população brasileira? Isso é importante, porque se andava muito de trem e de ônibus.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Aumento de 2% real do salário mínimo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Agora está se andando mais de avião.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O aumento de 2% real do salário mínimo é que aumentou a...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Valverde com a palavra.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Vou concluir agora. Interessante essa avaliação.

O senhor sabia, o Aeroporto de Congonhas... A INFRAERO fez uma licitação um tempo atrás para revestir a pista de Congonhas. No entanto, no edital de licitação, havia a reposição de um líquido, um líquido específico. O TCU disse que esse líquido... que a única empresa que aplicaria esse líquido... só havia uma empresa para poder colocar, depositar o líquido, e com isso impugnou o edital. Foi feito o revestimento sem o líquido. Em pouco tempo a camada asfáltica se soltou. Tiveram de fazer uma nova deposição de camada asfáltica com o líquido, sem licitação. Quer dizer, houve atraso em função de uma posição do TCU, que não admitia a colocação daquele líquido que ia dar uma maior durabilidade à pista, entendendo que estaria direcionada a uma só empresa. Não o fez, acabou acarretando o desgaste precipitado da camada asfáltica, fazendo com que a INFRAERO tivesse que, em caráter de urgência, fazer essa obra.

A última pergunta que faço a V.Sa. e também uma crítica...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, começou a Ordem do Dia.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - ...ao alarde: qual é a perspectiva do sindicato no tocante à ampliação da frota de aviões no Brasil para atender à demanda crescente? E o atendimento que as companhias prestarão aos novos usuários que, em função da renda, vão se socorrer dos aeroportos brasileiros para poder tocar sua vida, ir e vir.?



O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - O planejamento conta com o crescimento de 10% ao ano da demanda. Este ano estão entrando... Só 2 empresas grandes estão colocando 39 aeronaves juntas... 32. E até 2010 há uma previsão de 60 e poucas novas aeronaves, pelo menos nas 3 ou 4 maiores empresas. Existem empresas regionais crescendo também, o que sugere obras urgentes nos aeroportos, no mínimo, e no controle de tráfego aéreo. Não sou técnico, não sei se o equipamento é bom ou não é bom, se é o suficiente ou não, agora há um crescimento...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Ah, sim, até hoje é seguro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. A Ordem do Dia começou. Eu vou...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Gustavo Fruet pede a palavra por um minuto.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Isto, até por brevidade, para que não se retorne. Não teria sentido. Se V.Exa. permitir, seriam 2 perguntas bem objetivas ao Presidente, se não houver problema.

A primeira, Presidente João Márcio, é com relação à possibilidade de aumento de capital nas empresas privadas. Qual é a posição do sindicato? Quais são os interesses, contrariados ou favorecidos, e qual é a interlocução no Governo?

A segunda pergunta, se o senhor puder nos explicar: como funciona o recolhimento das taxas, por parte das empresas, taxa de comunicação, de navegação, e aquela taxa incluída na tarifa? Como é feito esse repasse para a INFRAERO?

Por fim, só uma sugestão, sem querer ser inconveniente. Hoje os dados apresentados são muito objetivos. É importante até nós termos essa confirmação. A Aeronáutica já apresentou algumas informações. Hoje o sindicato apresenta dados muito objetivos de gastos no setor. Insisto no pedido de auditoria do Tribunal de Contas, quer seja com o fundo aeronáutico, quer seja com as taxas e tarifas.

É essa a manifestação, Presidente. Obrigado.



O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Quanto à participação do capital estrangeiro, hoje em dia, o Código Brasileiro de Aeronáutica limita a 20% do total de votos e 20% do capital votante. Existe um movimento para aumentar a participação. Só para o senhor ter uma idéia, uma comparação, nos Estados Unidos o limite é de 25%, com o poder de veto do Presidente. Então, alguns anos atrás, a British tentou comprar 18% do capital da United — não me lembro qual a empresa —, estava dentro da lei, mas o Bush vetou. Então, não é um problema de ser neoliberal, não ser neoliberal, ser contra ou a favor do capital estrangeiro. A atividade é considerada como de interesse de segurança nacional. Não existe uma posição do SNEA, que deverá discutir o assunto na reunião do seu conselho, no dia 14. Mas posso lhe garantir que a maioria dos presidentes das empresas aéreas admite e sugere um aumento do capital estrangeiro até o limite de 49%, desde que comprovadamente a administração fique na mão de brasileiros. Porque nós não podemos ter empresa estrangeira aqui dentro, que amanhã resolve fechar, ir embora e levar... O senhor vai me perguntar o porquê. Eu vou lhe responder dizendo que não há nenhum país do mundo que se respeite como país e não há nenhum partido no mundo, nenhum país do mundo do tamanho do Brasil, que não tenha esse tipo de proteção à empresa aérea nacional. Então, deve ter alguma razão para isso. A segunda questão foram as taxas. As empresas aéreas pagam taxa de comunicação e taxa de navegação, que vão para a INFRAERO, e a tarifa de embarque é paga pelo passageiro. E a INFRAERO repassa algumas dessas taxas, ou uma parte dessas taxas ao Tesouro Nacional.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Nesse caso, algumas tarifas vão para o fundo aeronáutico, ou seja, elas são recolhidas por nós, usuários, por nós, passageiros e empresas aéreas, e devem ser destinadas àquele fim específico, e estão, hoje em dia, contingenciadas.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente, só uma questão. No dia 18, está marcada uma visita nossa ao Aeroporto de Congonhas. Eu fiz um requerimento solicitando todos os contratos de ampliação, reforma da pista, etc., do Aeroporto de Congonhas. Eu temo que não dê tempo de votar e que a gente não tenha esses contratos para podermos pelo menos dar uma olhada antes de a gente



fazer essa visita. Então, eu queria ver se é possível, na sessão de amanhã, colocar em votação esse requerimento de informações, que solicita cópia dos contratos do Aeroporto de Congonhas e o histórico de todo esse processo que ocorreu lá. Se for possível, que votemos amanhã, antes de iniciarmos os depoimentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Relator...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, só para concordar com a proposta do Deputado Zarattini e pedir ao Sr. José Márcio... É que só faltou uma resposta: qual a interlocução do Governo nessa questão de domínio do capital?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - A Agência Nacional de Aviação Civil, a ANAC.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Alguém especificamente? Algum diretor ou direto o Presidente?

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Não, é com a diretoria, porque lá funciona em termos de diretoria colegiada. E está sendo elaborada, dentro da ANAC, num prazo que nos informaram de 30 dias, um novo marco regulatório do setor. Dentro desse marco regulatório deverá haver a mudança do Código Brasileiro em relação ao capital estrangeiro.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Obrigado, Sr. José Márcio.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, eu queria só aproveitar a oportunidade e encaminhar ao Dr. Márcio, Presidente do SNEA... Ainda não é oficial, nós vamos ter que conversar sobre este tema aqui na Comissão. Nós temos uma lista de sugestões, que contempla 19 pontos que serão encaminhados depois à ANAC, mas que eu já gostaria de antemão de passar às mãos de V.Sa...

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Com prazer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...para que já pudesse ir considerando esses pontos que estão aqui, que são propostas para melhoria do atendimento nos aeroportos. Aqui há propostas para a INFRAERO, para a ANAC e também para as companhias aéreas, em consequência. Então, eu queria... É apenas uma compilação das principais propostas que nos foram apresentadas pelos usuários, através da ouvidoria cidadã, do *chat* de que eu participei, de mensagens e cartas que foram enviadas ao gabinete. Eu passo isso a suas mãos para que o sindicato,



junto com as companhias aéreas, já possa ir avaliando a possibilidade e a conveniência de colocar imediatamente em prática algumas dessas propostas que aqui foram apresentadas.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - O senhor quer resposta a cada uma dessas?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Sa. poderia indicar alguma sugestão...

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO - Alguma sugestão ou algum comentário sobre cada proposta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Exato.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, eu pediria ao Relator, e até a V.Exa. que todas essas sugestões que chegassem fossem debatidas numa reunião interna para que seja uma sugestão da CPI, não apenas dos usuários. As sugestões chegam para nós de todos os lugares. Mas que nós façamos internamente uma discussão, e aí nós encaminháramos como sendo a proposta, a sugestão da CPI, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito.

Nós queremos agradecer a presença ao Sr. José Márcio Monsão Mollo, Diretor-Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias — SNEA e dizer que a sua presença aqui foi muito proveitosa. Trouxe informações e a visão do Sindicato das Empresas Aeroviárias. Isso foi muito enriquecedor para a nossa Comissão, e essas informações serão úteis.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária, a realizar-se amanhã, dia 6 de junho, às 9 horas, no Plenário 5 do Anexo II, para a tomada de depoimento dos Srs. George William César de Araripe Sucupira, Presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronave — APPA; e Daniel Robert Bachmann, funcionário da EMBRAER e passageiro do jato Legacy do acidente.

Está encerrada a presente reunião.