



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: 1496/07	DATA: 12/9/2007
INÍCIO: 11h51min	TÉRMINO: 13h59min	DURAÇÃO: 2h08min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 2h07min	PÁGINAS: 56	QUARTOS: 26

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

GERMAN EFROMOVICH - Presidente da OceanAir Transportes Aéreos S/A.

SUMÁRIO: Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
Há palavras e expressões ininteligíveis.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 51ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da Gol (vôo 1907) e um jato Legacy da América ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Ordem do Dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para tomada de depoimento dos Srs. Marco Aurélio Incerti de Lima, comandante de Airbus A320 da TAM Linhas Aéreas S.A.; e German Efromovich, Presidente da OceanAir Transportes Aéreos S.A.

Informo aos Srs. Parlamentares que o Sr. Marco Aurélio Incerti de Lima apresentou atestado médico justificando o seu não comparecimento a esta reunião. O Sr. German Efromovich já se encontra sentado à mesa, ao meu lado. Nós vamos então seguir os procedimentos normais e habituais.

Informo ao Sr. German que se ele pretender terá um prazo de aproximadamente 20 minutos para que possa fazer sua apresentação inicial. Quanto a esse prazo, pedimos que V.Sa. se sinta à vontade, porque se for preciso dilatá-lo, não tenha constrangimento algum, será um prazer para esta Comissão, contanto que em sua exposição V.Sa. se sinta satisfeito para fazê-la de maneira cabal e completa.

Para atender as 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 me for perguntado”*.

Vamos então passar a palavra ao Sr. German Efromovich pelo prazo de 20 minutos elásticos, como tem sido até agora.

Com a palavra o Sr. German Efromovich.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Obrigado, Sr. Presidente. Muito bom-dia a todos. Muito obrigado pela oportunidade de estar nesta Casa e poder contribuir para os trabalhos de investigação do problema do acidente aéreo ou do caos aéreo. Não creio que seja necessário tomar muito tempo. Acho que vai ficar melhor aproveitada talvez minha presença proporcionando aos Srs. Deputados a oportunidade de



fazerem as perguntas que assim julgarem pertinentes e necessárias. Só vou tirar alguns minutinhos — só para aqueles que não sabem quem nós somos e que papel ocupamos neste mercado —, para fazer uma breve apresentação de três *slides*, antes de passar a palavra ao Plenário. Então, podemos projetar os *slides*, por favor. (*Segue-se exibição de imagens.*) A nossa empresa é uma empresa nova, é uma empresa brasileira. Ela vai cumprir neste fim de ano 5 anos de existência. A nossa frota é composta na totalidade, hoje, de 25 aeronaves, sendo 7 Brasília; 4 Fokker 50, chegando mais um na próxima semana, completando 5; 13 MK-28, conhecidos como Fokker 100, completando 16 até o fim do ano; 1 Boeing 767-300 ER, que iniciou na semana passada a primeira rota internacional da companhia, do Brasil até a cidade do México. O segundo 767 chegará, se Deus quiser, em no máximo 60 dias, que deverá fazer as rotas da África, e 1 Boeing 757-200, que deverá fazer as rotas de longo percurso domésticas e regionais e internacionais, completando assim um total de 31 aeronaves. Dentro do País, com essa frota restrita, conseguimos atender praticamente a extensão toda do nosso País, que é Sul, Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste. Operamos 36 bases próprias, com aproximadamente 1.500 colaboradores. Voamos 108 trechos nacionais e 2 internacionais a cada dia útil. E transportamos hoje aproximadamente 3.500 passageiros por dia. Dentro da parte de aviação, nosso grupo opera em 3 grandes áreas: na área de energia, petróleo e gás; na área de construção e serviços; e na área aeronáutica. Na área aeronáutica, o nosso grupo adquiriu, em 2004, a empresa de bandeira colombiana Avianca, que é a companhia mais antiga hoje em operação no mundo, com 50 aeronaves e serviços em 15 países. Outra empresa é a Vip S.A. (Equador). E, além da OceanAir Táxi Aéreo e da Turbserv no Brasil, também operamos uma empresa que presta serviços de aerotáxi e helicópteros, chamada Helicol, na Colômbia. Só para os senhores terem uma idéia... que possam formar, talvez, dúvidas sobre itens importantes que se fala nesse mercado e nesse problema da crise aérea, que um dos itens mais falados, um dos nomes mais falados é o nome *slot*. Então, para os senhores terem uma idéia da situação atual das empresas nacionais, principalmente quando o foco é o Aeroporto de Congonhas, os senhores têm no *slide* a distribuição dos *slots*, ou seja, o direito a pousos e decolagens que cada companhia tem, o espaço que têm no aeroporto mais importante da América Latina. A companhia BRA, em setembro,



na data de 20 de setembro, terá 12 *slots*; atualmente tem 12 *slots*. Eu falo em data 20 de setembro porque, baseada numa resolução do CONAC, a ANAC regulamentou e limitou as operações em Congonhas a partir de 20 de setembro. Então, os senhores têm a coluna da situação atual e qual seria a situação em 20 de setembro, para os senhores terem uma posição bastante atualizada. E existe uma terceira coluna que é de licitação. Houve, depois que a ANAC foi criada e foram mudadas as regras do jogo para distribuição desses *slots*, houve a tal da licitação de *slots*, onde foram distribuídos *slots* conforme a última coluna. Mas essa licitação nunca entrou em eficácia, ou seja, esses *slots*, as pessoas teoricamente têm direito, mas eles não estão sendo ocupados. Outro item importante que os senhores têm que ter em mente para essa análise toda: existe uma Portaria, a 569, de 5 de setembro de 2000, do Comando da Aeronáutica, que no seu artigo 8º dizia que nenhuma empresa ou grupo de empresas terá garantias sobre mais do que 37% dos *slots* utilizados num mesmo aeródromo. Os *slots* concedidos acima de 37% poderão ser requisitados, observados o prazo de 2 meses após o comunicado oficial. Um dado importante é o seguinte: esse artigo, dentro dessa portaria toda, esse artigo, esse único artigo foi revogado pelo art. 4º da Portaria 731, em 31 de julho de 2003, pelo próprio Comando da Aeronáutica. No nosso entender, se esse artigo permanecesse haveria uma normalização, um controle natural da utilização do aeródromo e também ajudaria muito no equilíbrio em termos de mercado da aviação civil brasileira. Como apresentação, Sr. Presidente, eu teria somente isso e fico à disposição dos Srs. Deputados para perguntas.

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

Agradecemos, então, a exposição inicial ao Sr. German Efromovich e vamos passar agora à fase da inquirição, concedendo a palavra ao nobre Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo que julgar necessário. Com a palavra S.Exa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Muito obrigado, Sr. Presidente. Bom-dia. Bom-dia às Sras. e Srs. Deputados, bom-dia a todos os presentes, bom-dia ao Sr. German Efromovich, Presidente da OceanAir Linhas Aéreas. Agradeço a presença de V.Sa. nesta CPI, que foi constituída com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro,



desencadeada após o acidente aéreo com o Boeing da Gol no dia 29 de setembro do ano passado.

Infelizmente, durante os trabalhos desta CPI, outro acidente aéreo veio a ocorrer, desta feita no Aeroporto de Congonhas, no dia 17 de julho passado, envolvendo o Airbus A320 da TAM.

Desde aquele dia, os trabalhos desta CPI têm também se concentrado na busca das causas e das responsabilidades por este segundo acidente, bem como sua relação com o objetivo desta CPI.

Por conta disso, Sr. German, asseguro a V.Sa. que já reunimos um volume considerável de informações, mas julgamos sua presença aqui fundamental para o esclarecimento de alguns fatos, tendo em vista as funções profissionais que V.Sa. desempenha.

Certo de poder contar com a colaboração de V.Sa., inicio os meus questionamentos.

A primeira pergunta, já relacionada à sua apresentação aqui é: por que V.Sa. acredita que foi revogado esse art. 8º da Portaria nº 569? Qual foi o motivo gerador disso, na sua avaliação?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Qualquer resposta nesse sentido seria mera especulação, porque eu nunca vi uma informação oficial a respeito de... Eu acredito que talvez o Comando da Aeronáutica tenha a resposta. Eu só coloquei esse fato porque, como empresário do setor, eu achei relevante e eu achei que quem criou essa portaria... esse artigo era muito importante no sentido de regular o mercado, regular a quantidade de movimentos no aeródromo, e nós não entendemos e não concordamos com que esse artigo tenha sido revogado. Mas, honestamente, eu não sei lhe responder o motivo. Seria pura especulação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. V.Sa. apresentou aqui um quadro, eu diria, animador em relação ao crescimento da companhia: novas aeronaves chegando, novas linhas sendo abertas, ocupando também o mercado internacional. V.Sa. poderia falar um pouco sobre quais são as perspectivas de crescimento da companhia para os próximos anos?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Olha, sem dúvida nenhuma que o Brasil é um mercado, dentro da América Latina, o mais importante. O segundo mercado na



América Latina depois do nosso País é o México, e o terceiro mercado é a Colômbia. A OceanAir teve oportunidade de participar num processo de recuperação de uma companhia muito tradicional como a Avianca, da Colômbia, que estava em estado falimentar, e participou em um processo de recuperação. Eu vou me permitir, Sr. Deputado... Insisto na palavra recuperação porque uma coisa que eu sempre tenho dito é que no nosso País nós não fizemos recuperação. Nós não recuperamos nada. Na verdade, no nosso País o que nós fizemos foi vender concessões que não podem ser vendidas, no meu entender. Mas nós tivemos o privilégio de participar de um processo de recuperação de uma companhia na Colômbia que estava quebrada. Era uma companhia que talvez tivesse a metade, ou um pouquinho menos, do tamanho da nossa VARIG. E nós em 12 meses recuperamos essa companhia, a mesma companhia. Não criamos uma nova companhia. Não blindamos a velha companhia. Não quebramos o fundo de pensão. Foram pagos todos os funcionários, enfim. E isso nos deu uma posição, no nível deste mercado, interessante. E mais, como brasileiros, não poderíamos ignorar então que o mercado brasileiro passaria a ter uma importância maior para essa atividade do grupo. O Brasil tem crescido a uma taxa de 15% ao ano. E, obviamente, se o senhor me permitir, a gente fala muito, principalmente na definição desta Comissão, se fala em crise desencadeada pelo acidente. A crise já existia. Acidente não desencadeia crises. O acidente talvez alertou para alguns problemas que nós deveríamos prestar atenção, no sentido desse segmento que é tão importante para a população. Além da oportunidade do crescimento do mercado, nós estamos vendo que estava faltando e havia espaço para alguém que pretendesse fazer um serviço de qualidade, que estaria faltando a nossa população. Investimos nisso. Nós estamos investindo entre a divisão de aviação comercial do nosso grupo, nos próximos... até 2015, 4,5 bilhões de dólares em aeronaves novas. São 60 mais... quase 90 aeronaves que vêm para o grupo, sendo que, dessas 90, 33 chegariam para... seriam para o mercado brasileiro, até 2015.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Uma boa notícia.

No planejamento de ampliação ou modernização de sua frota de aeronaves a OceanAir trabalha com a hipótese de adquirir aviões da EMBRAER?



O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim. A hipótese de adquirir aviões da EMBRAER sempre existe. Ou seja, a EMBRAER é o fabricante talvez mais importante hoje de aeronaves com capacidade de até 100 assentos. Aquisição imediata dessas aeronaves não estava nos planos, senão para depois de 2015, porque nós tivemos a oportunidade de adquirir 29 aeronaves de 100 assentos da American Airlines, numa condição muito favorável para a nossa empresa. Então, nós estamos hoje... as nossas necessidades de aeronaves com 100 assentos, imediatas, já estão satisfeitas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Na opinião de V.Sa., enquanto Presidente de uma empresa regional, quais foram as causas que levaram à crise do Sistema de Tráfego Aéreo Brasileiro?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Bom, o problema do Sistema do Tráfego Aéreo Brasileiro, tirando os problemas pontuais, que eu acho que a gente teria que analisar isso de uma forma muito mais globalizada, mas tirando alguns dos acidentes que tivemos, que nos alertaram para a crise ou o problema — não sei se posso chamar greve ou não — dos controladores de vôo... Mas isso é pontual. Isso não é o que gera a crise. O que gera a crise é o sistema estar bloqueado; a falta de planejamento dos nossos aeródromos; a má utilização dos nossos aeródromos; a falta de um marco regulatório que regule a aviação civil; a falta de regras transparentes, claras, definidas e definitivas, que não mudem por circunstâncias quaisquer que sejam, de um dia para o outro. Nós tivemos essa... Um dos exemplos que eu dei é de uma mudança de regra de uma regra boa, no meu entender, para pior. Então, todo esse conjunto gerou a crise que nós estamos tendo. A crise o que é? O desconforto, os atrasos, a falta de confiabilidade. Insisto, não o acidente. Os acidentes foram fatalidades que... Nós estamos pagando um preço muito caro pela luz vermelha que acendeu para a gente poder abrir o olho e resolver o problema, porque, com esse crescimento, se nós não fizermos alguma coisa... Nós não podemos nos esquecer de que a aviação comercial é responsável por movimentar a economia. Todos nós vimos o que aconteceu, quando nós ficamos em aeroportos por 8, 9 horas, o que isso significa. Então, esses itens que eu mencionei aqui, esse conjunto de itens, são os responsáveis pelo caos que nós estamos sofrendo.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A OceanAir, juntamente com a BRA e com a Webjet, faz parte de um grupo de novas empresas aéreas regionais. Como V.Sa. avalia o formato do mercado aéreo brasileiro, em especial com o duopólio TAM/Gol, do ponto de vista do futuro do setor, e se este formato já prejudicou o crescimento da OceanAir.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, sem dúvida, qualquer tipo de concentração ou duopólio não é positivo. Ele prejudica. Prejudica não só a empresa, mas prejudica a economia do País e, principalmente, prejudica o usuário. Tanto um duopólio como a falta de uma regulamentação, como uma própria... uma concorrência predatória também prejudica. Por isso que se criaram, no nosso entender, queremos crer, os órgãos reguladores, que são exatamente para regular, para abrir a torneira quando falta água e fechar a torneira quando tem água demais. E isso infelizmente não está acontecendo em nosso País.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Durante uma sessão da CPI eu dei um exemplo de uma situação vivida no Acre, de uma empresa aérea que tinha uma linha e que uma das empresas maiores do nosso País, no caso específico daquele exemplo, a Gol, colocou uma outra linha alguns minutos antes, com um preço de tarifa menor e acabou inviabilizando aquela empresa menor que fazia aquela linha no Acre. Se não me engano, era uma linha de Rio Branco a Cruzeiro do Sul.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Rico Transportes Aéreos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Da Rico, exatamente. Eu quero lhe perguntar: V.Sa. viveu alguma experiência parecida como esta...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim. Nós estamos vivendo isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...de uma concorrência predatória?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Nós vivemos isso todo dia. No nosso caso, por exemplo, nós tínhamos um vôo saindo do Rio de Janeiro a Brasília, oito e meia da manhã. Esse vôo era um horário excelente, atendia a todo o mundo etc., vinha muito bem. E nós tivemos as 2 companhias colocando, uma antes e uma depois, um vôo com 180 lugares em cima da gente, vendendo 60 lugares praticamente grátis, o que matava automaticamente o nosso vôo. Aí é que entra o que acabo de dizer para V.Exa., o problema de regular. O gozado é que nós estamos regredindo, porque, há alguns anos, há uns 6, 7 anos atrás, quando uma companhia pedia uma rota, a



autoridade, antes de dar, via o aproveitamento, ou seja, a demanda dessa rota. Se nessa rota, se não me engano, havia uma demanda abaixo de 70% — e não tomem esse número, não sei se 5% a mais ou 5% a menos —, se havia abaixo de “70%” — entre aspas —, ele não permitia entrar uma outra aeronave da mesma companhia ou uma outra companhia. Porque com esse nível abaixo de 70% ele conseguiria garantir um atendimento e um preço justo. Quando esse nível superava, ele permitia, segundo um critério lá qualquer, que se colocasse uma outra rota para atender à população e para manter também a competitividade. Hoje, não. Hoje, uma empresa que tem 50%, 60% do mercado, o senhor abre uma rota, desenvolve essa rota como regional, no momento em que o senhor cria a demanda lhe colocam um avião de 180 lugares. Acabou. O que aconteceu exatamente no exemplo que o senhor disse. Exatamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Continuando um pouco nesta linha. A Gol entrou no mercado em 2000. O investimento inicial parece que foi da ordem de 400 milhões de dólares, na oportunidade. Hoje, a empresa apresenta um valor de mercado superior a 4 bilhões de dólares. A rentabilidade do investimento foi, portanto, excepcional. A questão é: por que outros empresários não entraram no setor, desde então, buscando montar uma malha nacional semelhante? Em outras palavras, eu quero perguntar a V.Sa.: é difícil montar uma empresa aérea de âmbito nacional no Brasil? E, se é difícil, quais são as barreiras que V.Sa. identifica como sendo reais para a implantação de uma empresa com esse aspecto, com esse porte?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Hoje, eu não diria que é difícil, eu diria que é impossível, a não ser que alguém queira investir, a risco, fortunas. Se naquela época, com a oportunidade que havia, ou seja, desaparecendo Transbrasil, VASP, VARIG em dificuldades... E também não vamos nos esquecer de que até a TAM estava em dificuldades naquela época.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Então, se naquela época houve essa oportunidade para entrar, hoje acontece exatamente o contrário. Ou seja, é impossível. Primeiro, o senhor não consegue operar num País como o nosso, onde tudo se concentra em 2 ou 3 aeroportos, e nesses aeroportos já não tem mais



espaço para operar, porque não foi feita uma reserva, não se regula para permitir o crescimento de outros, ou que entrem novos entrantes. O senhor vê: este sorteio que foi feito de *slots*, por exemplo, que foi criado... ou seja, se o senhor pega aquele dado e o senhor vai fazer um sorteio, e o senhor tem 2 empresas que têm... uma tem 261 *slots*, a outra tem 168 *slots*, e o senhor faz um sorteio em igualdade de condições para as empresas que estão entrando agora, para as empresas que estão querendo crescer, num sorteio que cada um ganha um *slot*, o que vai acontecer? Aquele que tinha 168, vai ter 169; aquele que tinha 12, vai ter 13. E, em treze, um é meio *slot*. O senhor vai, mas não volta, entendeu? Então, falta uma regra que vise, de uma maneira transparente, ao equilíbrio do mercado e à oportunidade igual para todos. Ou seja, eu não sou... eu não estou dizendo aqui que nós temos que proteger os pequenos em detrimento dos grandes. Eu só estou dizendo que os pequenos têm que ter oportunidade de crescer e que têm que ter oportunidade, se eficientes são, de poder ocupar os seus espaços. Ou seja, não precisa ajudar; não atrapalhe. É diferente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. E a OceanAir encontrou alguma dificuldade para obtenção de áreas operacionais, como balcões de *check-in*, por exemplo, nos principais aeroportos brasileiros?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim, mas, justiça seja feita, isso não é por culpa de planejamento ou de... Ou seja, nós estamos vivendo um momento na aviação comercial do País onde todas essas áreas estão nas mãos do Judiciário. E esse Judiciário é lento. E a própria autoridade fica impedida de fazer as distribuições. Mas mesmo para essas distribuições — é o outro lado da moeda — não há regras claras e definidas. O jogador ou a empresa não entra e diz: “*Olha, eu preciso preencher o requisito A, B, ou C. Em função disso, eu vou ter esse direito A, B ou C*”. Se depende da boa vontade, da disposição ou do dia em que alguém acorde de bom humor para as poucas áreas que estão disponíveis.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - São 2 perguntas juntas, aqui: qual é a avaliação que V.Sa. faz da aviação civil nacional após a criação da ANAC, seja do ponto de vista da regulação do mercado, seja sob a ótica da fiscalização? E a segunda: para V.Sa., as ações da ANAC contribuíram para o aumento da



concorrência entre as companhias aéreas e para a entrada de novas empresas no mercado?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Veja bem, a gente tem que pensar uma coisa que realmente independe, às vezes, até das pessoas. Ou seja, o que aconteceu com a entrada da ANAC? Nós cometemos no nosso País um pecado elementar: não houve um período de sobreposição. Nós tínhamos um órgão, que era o DAC, funcionando, sei lá, há 40 anos ou não sei quantos, e de repente, de um dia para outro, por decreto, aquilo acaba e começa um outro órgão regulador, e até com pessoas que, a maioria delas, não eram nem do setor, sem instalações, sem regras claras e tudo o mais. Então, julgar... e mais ainda, por contingências do destino, se apresenta uma situação, um cenário no nosso País onde temos o acidente, depois os controladores, depois outro acidente. Não sei se as pessoas tiveram tempo de se organizar, ou de aprender, ou de um órgão entregar, como se diz, o bastão para o outro de uma maneira planejada e organizada. Então, eu acho que o pecado maior... não sei se é a criação da ANAC, mas talvez a forma com que ela se implantou, a forma com que ela tomou posse, não é? Então, dizer agora e analisar os erros que houve, ignorando isso daí, seria uma injustiça para com as pessoas que deram a sua contribuição, o seu trabalho. Obviamente que até hoje não temos órgão regulatório. As regras de distribuição de *slots* que foram redefinidas mudaram no meio do jogo. No nosso entender, esse sorteio não permite uma concorrência, não permite os pequenos crescerem, não permite abertura de novas empresas. E principalmente, se nós olharmos um pouquinho para trás, novamente vou àquele art. 8º, que por si só regularia. Mas crucificar A, B ou C, hoje, por tudo isso não seria coerente também. Acho que a gente tem que utilizar essas experiências não olhando o passado, mas olhando o futuro. Olhar esses erros que nós cometemos para ver o que nós precisamos fazer e, de imediato, começar a fazer, que é planejar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Como V.Sa. avalia a Lei nº 11.182, de 2005, em especial os arts. 48 e 49, que asseguram o livre acesso às linhas aéreas e o regime de liberdade tarifária?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu sou a favor — sempre fui — da livre concorrência, não é? O problema não é ter a liberdade tarifária e a livre



concorrência, porque, ao mesmo tempo em que se fala em liberdade tarifária, nós temos em nosso País órgãos reguladores contra *dumping*. E o mercado regula o próprio exagero, se houver livre concorrência. Então, eu sou totalmente a favor disso. Novamente, o que nos falta são regras definidas, regras transparentes, regras que incentivem a concorrência, o livre mercado e que visem ao bem comum, ao usuário. Isso está faltando.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. V.Sa. é favorável à suplementação tarifária para linhas aéreas domésticas, caracterizadas por baixo potencial de tráfego e baixa viabilidade econômica, mas de interesse para o desenvolvimento econômico e social do País?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Veja bem, dentro da aviação comercial, aviação civil, nós não temos que inventar nada, Deputado. Tudo isso já foi inventado. A suplementação tarifária existe no mundo inteiro para certas circunstâncias, dentro de certos critérios. Existiu no Brasil e funcionou, e tem que existir novamente. Por quê? Porque existem regiões onde não há demanda de tráfego, mas é importante para a economia nacional que aqueles cidadãos possam sair daquelas regiões também e se mobilizar. Principalmente em nosso País, têm lugares que nem estrada têm; têm trilhas. Então, nesse lugar, para permitir a esse cidadão que possa se mobilizar, e de uma maneira economicamente viável, tem que haver a suplementação tarifária, porque colocar uma aeronave de 30 lugares ou de 50 lugares num lugar onde só tem uma demanda de 18, mesmo que a gente coloque uma aeronave de 18 lugares, mas essa aeronave vai fazer um voo de manhã e talvez um à tarde... Então, o custo, o custo é proibitivo. Se for dividir os custos para essa operação pelo número de assentos para cobrar o bilhete, o indivíduo não tem como se mobilizar. Agora, essa suplementação não deveria sair do bolso do contribuinte, não. Essa suplementação deveria ser um pedacinho do que se paga nas linhas, uma porcentagem do bilhete, na minha opinião.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sairia do bolso de todos os usuários, não só daqueles.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - De todos os usuários. Estaria no preço do bilhete daqueles que se beneficiam dos trechos onde há competitividade, e os preços são acessíveis. Mas seria também um valor insignificante, que não faria



muita diferença para quem paga, mas, multiplicado por muita gente, viabilizaria aqueles que precisam voar. Entendeu? Já tivemos isso no País, e funcionou.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Bom, em relação à desconcentração da malha aérea nacional, determinação presente nas recentes resoluções do Conselho de Aviação Civil — CONAC, V.Sa. concorda que era necessário, inclusive por uma questão de segurança, redistribuir a malha aérea de São Paulo, em especial do Aeroporto de Congonhas?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - É uma pergunta interessante. Primeiro, vamos separar um pouquinho a redistribuição com segurança. Existe um conceito errado — e se V.Exa. me permitir estender um pouquinho... — que tem que ser esclarecido. A quantidade de pousos e decolagens numa aeródromo A, B ou C não aumenta nem diminui a segurança daquele aeródromo. Isso é uma questão de capacidade, não é? Se eu tenho esse copo, e a capacidade dele é 300 mililitros, se eu botar 200 mililitros, 290, 300 mililitros, não vou derrubar a água, não vou derramar a água. Se eu usar até o topo dele, com 300 mililitros, eu não vou derramar a água. O problema é se eu quiser usar esse copo e botar 1 litro de água dentro. Aí eu tenho problema. Então, nós temos que usar as ferramentas que nós temos para a aplicação para que elas foram criadas ou que a situação lhes dá. Então, vamos direto a Congonhas. Quantidade de pousos e decolagens em Congonhas não derruba avião. E quantidade de pousos e decolagens em Congonhas não cria o caos aéreo. O que cria o problema que a gente chama de caos aéreo? Caos aéreo é chegar lá, o avião não chegou, vou ficar 3 horas mais tarde, o vôo foi cancelado etc. O que cria esse problema? É quando, primeiro, eu utilizo aquele aeródromo para aeronaves cuja capacidade acaba limitando a operação naquele aeródromo. Ou seja, eu posso pegar uma aeronave com 180 passageiros e operar seguro naquele aeroporto. Só que essa mesma aeronave começa a ter restrições de operar naquele aeródromo à medida que as condições climáticas ou restrição de instrumentos do próprio aeroporto — às vezes cai não sei o quê, falta o ILS e tal — acabam restringindo a operação dessa aeronave, que uma outra aeronave talvez não tivesse. Não é que essa aeronave deixa de ser segura, porque, a partir daí, os manuais e os seus pilotos sabem que, a partir de um certo limite de restrição, eles têm que ir para um outro aeródromo, para um outro



aeroporto. Então, por exemplo, eu tenho, chegando em Congonhas, um avião com 180 passageiros, e as condições de clima não permitem o pouso naquele aeroporto. O que acontece? Todos nós sabemos, todos nós vivemos aqui — os Srs. Deputados voam bastante também —, normalmente não se sai de imediato para outro aeródromo. Circula-se um pouco para melhorar as condições, para permitir o pouso. Enquanto eu estou circulando... E, dos 180 cidadãos que tinha dentro daquele avião, metade tinha que descer lá. E tinha mais 6 aviões aguardando eles para irem para outros lugares. O que acontece? Aqueles 6 que poderiam ter licença, autorização para decolar não decolam porque estão esperando aquele. Aí, chega um outro avião e entra naquilo que a gente chama de helicoidal: fica em cima aguardando.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em órbita.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Em órbita, helicoidal. Isso mesmo. Pode ser até capacidade menor, que poderia até aterrizar, mas, como não é a vez dele, entrou na órbita, tem que esperar. Ou pode ser um outro com mais 180, que tem 6 que estão esperando e outros que não conseguiram chegar, porque já a órbita estava lotada. Aí é que está o caos, porque até o momento em que descer, ou se for num outro aeroporto, o que aconteceu? Aqueles aviões que ficaram parados, aqueles passageiros... Um efeito dominó. Aquele avião que teria que ir para a Bahia, ou para Recife, ou para não sei onde, não vai chegar. E o outro... já vai fechar o aeroporto, já deu o horário. Esse é o caos. O caos é não operar aeródromos que possam fazer distribuições que tenham o mínimo de restrições para que essa distribuição não ocasione o caos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - V.Exa. me permite, Relator? A redistribuição dos *hubs* seria uma alternativa, então? Não fixar apenas um aeroporto?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não seria... Na verdade, Deputado, não seria a distribuição do *hub*, mas a utilização do *hub* naquele aeródromo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim, colocar em outros pontos que não um só?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim, sim. Por exemplo... E o CONAC fez certinho. É só respeitar o que o CONAC fez. Ou seja, não reinventaram a roda. Congonhas não pode ser aeroporto de distribuição. Ponto. Acabou. Vamos fazer



ponto a ponto, centrais: São Paulo—Brasília, São Paulo—Curitiba. Escolha outro, qualquer um.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor concorda que essa orientação está correta?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Perfeita. Perfeitíssima.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora, isso pode causar uma... Foi bom tocar nesse assunto, porque isso pode causar um certo incômodo para os usuários, não é? Vamos dar um exemplo: um Parlamentar ou um usuário, digamos assim, que saia do Piauí e que queira ir a Minas Gerais...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Usuário.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...usuário que saia do Piauí e queira ir a Minas Gerais, hoje ele pode fazer esse trajeto. Faz uma escala em Congonhas e vai a Confins.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Perdão. Por que Congonhas? Por que ele tem que ir a Congonhas para ir para Minas Gerais?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tudo bem. Mas, hoje, se ele estiver nesse modelo novo, ele terá que descer da aeronave em Congonhas, fazer um novo *check-in* e pegar...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não. Novo *check-in*, já estamos querendo burlar a norma. Aí já estamos querendo burlar a norma. O indivíduo que não vem para São Paulo, para que tem que passar em São Paulo? As empresas têm que... se existir o órgão regulatório que determine isso, fiscalize e faça cumprir, vão ter que criar *hub* em Brasília. Cuiabá, nós temos *hub* em Cuiabá. Para que ir para São Paulo? Aliás, até V.Exa. adoraria não ir para São Paulo, porque São Paulo fecha, tem que entrar na órbita, o aeroporto está um caos. Vai para um aeroporto onde o trânsito é mais fácil e não precisa pagar outra taxa, porque em São Paulo, se forem fazer isso, e as autoridades deixarem, estão permitindo que burlem a lei, a legislação e vão pagar mais taxa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vão pagar mais taxa, exatamente.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Porque a idéia de fazer isso é para que não haja essa conexão naquele aeródromo. Porque, o que acontece? Se o senhor faz 20 vôos para São Paulo—Brasília—São Paulo, São Paulo—Curitiba—São Paulo, São



Paulo—não sei que, só ponto a ponto, é que existe demanda para isso. Se um atrasar ou cancelar, vai no outro, não é? Não provoca o efeito dominó nem provoca o caos aéreo em lugar nenhum. Só que, obviamente, a rentabilidade de algumas empresas vai cair, porque o senhor não vai poder mais juntar 180 pessoas num *pit* de 31 — num *pit* é a distância entre assento, onde o senhor viaja em posição fecal... fetal. Entendeu? (*Risos.*) Desculpe.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É o famoso ato falho. (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. poderia nos explicar o que são os chamados *slots* de gaveta, em que eles interferem no funcionamento da malha aérea e qual a ação da ANAC quando da ocorrência dessa situação?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - *Slots* de quê?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *Slots* de gaveta.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - *Slots* de gaveta. Têm vários nomes. O mais elegante é o *slot* de gaveta. Mas é o seguinte: qualquer um dos Srs. Deputados, imagino, deve ter voado já na Ponte Aérea e deve ter chegado ali, um dia, principalmente nos horários de meio-dia, 1 hora, por aí, e adquirido um bilhete para o horário de meio-dia e quinze minutos. Tanto faz: São Paulo—Rio ou Rio—São Paulo. E, não muito incomum, se surpreende que o vôo de meio-dia e quinze não sai, mas o senhor vai no de uma e meia, o que não é um transtorno muito grande — por isso, nunca ninguém reclama, não é? E também percebeu que nesse vôo de uma e meia foi o pessoal de meio-dia e quinze, de uma e de uma e meia. O que acontece? No sentido de ocupar *slot*, para não ficar disponível e poder distribuir, esses *slots* são utilizados no sentido de garantir o mercado. Então... Porque existe uma das normas que diz o seguinte: se o senhor utilizar o *slot* dentro do mês... Não sei qual o número... Quantos dias?

(*Intervenção fora do microfone. Inaudível.*)

O SR. GERMAN EFROMOVICH - No período de 30 dias, você tem que usar quantas vezes?

(*Intervenção fora do microfone. Inaudível.*)

O SR. GERMAN EFROMOVICH - É. Se você utilizar uma única vez, pela regra, não podem tirar-lhe o *slot*. Então, a cada dia, utiliza em um horário diferente,



mesmo que não precise, mas aí ocupa o espaço e não deixa a autoridade reaver esses *slots* para poder redistribuir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Reserva de mercado.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim, senhor. Automática. Então, V.Exa. pode ver, V.Exa... Qualquer um dos senhores já viveu isso. Até devem ter-se perguntado por que isso acontece com a frequência que acontece.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É a chamada fusão de vôo, não é isso?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Exatamente, fusão de vôo, *slot* de reserva de mercado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E é por isso que nós temos tantos cancelamentos de vôos, às vezes maiores do que os atrasos de vôo.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Principalmente nos vôos de ponte aérea. Esses *slots* de gaveta se manipulam com os vôos da Ponte Aérea e os vôos de alta demanda. Em certas épocas e em certos horários, a demanda não é tão grande.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A OceanAir tem ponte aérea, ou não, para São Paulo—Rio?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, senhor. Ainda não conseguimos autorização. Mas já temos a autorização; agora faltam os aviões e o *slot*, *slot*. O problema é o *slot*. Nós não estamos voando hoje ponte aérea e estamos tendo que ir para mercados... Porque o outro problema que existe é o seguinte: quando o senhor vai concorrer com uma empresa que tem 180 assentos e 10 frequências para um lugar e o senhor vai para Alta Floresta com um vôo por dia, a base que o senhor tem que montar lá é a mesma para atender 6, 7 vôos ou 1 vôo. Quer dizer, os funcionários, os custos fixos são os mesmos. Então, outra maneira de evitar a concorrência é evitar que aqueles que querem crescer, controlando de várias maneiras, uma, como nós explicamos agora, com o *slot* de gaveta, é evitar que esse pessoal consiga entrar nas rotas de alta densidade, acabe tendo que ir para rotas alternativas, onde, automaticamente, o custo é muito maior. Então, aí, acaba sufocando essas empresas, e essas empresas acabam realmente quebrando.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual é a ação da ANAC no controle desses *slots* de gaveta? O senhor tem informação...



O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu não sei nem lhe dizer se a ANAC teve tempo até entender o *slot* de gaveta, porque, quando a ANAC entrou para começar a entender o mercado, regular, infelizmente aconteceram todos esses incidentes, que o pessoal passou o tempo todo apagando incêndio sem ter a possibilidade nem de planejar. E nesse aspecto eu até sou simpático à ANAC, porque não deu tempo. Realmente não deu tempo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Uma última questão. Para V.Sa., o Aeroporto de Congonhas é seguro para operação de aeronaves de grande porte?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - É aquilo que eu falei: o Aeroporto de Congonhas é seguro, só que, se o senhor colocar aeronaves de grande porte, o senhor vai ter meio aeroporto, porque o senhor está limitando a utilização do aeroporto. E se, ainda, essas aeronaves de grande porte forem alimentadoras de outras aeronaves de grande porte, que estão esperando o pessoal lá embaixo, o senhor vai ter efeito dominó e o caos que está acontecendo. Ou seja, o aeroporto é seguro se ele é utilizado dentro das limitações do aeroporto. Simplesmente isso. Aeroporto não derruba avião. Se ele é mal utilizado, sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

Sr. Presidente, este Relator encerra por ora os seus questionamentos, agradecendo a colaboração do Sr. German Efromovich, Presidente da OceanAir Linhas Aéreas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradeço a participação do nosso nobre Relator Marco Maia. O autor do requerimento é o Deputado Dr. Ubiali, que está a caminho, mas não chegou ainda. Enquanto isso, nós vamos ao primeiro inscrito aqui, que é o nobre Deputado Eduardo Cunha, que começará às 12h41min, encerrando às 12h51min a sua inquirição.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, senhor depoente, queria só ter uns esclarecimentos de conhecimento. Peço desculpas por não ter ouvido toda a primeira parte, inicial. A sua empresa começou a trabalhar quando? Quando é que ela foi constituída? A OceanAir?



O SR. GERMAN EFROMOVICH - Cinco anos atrás, ou seja, em 2002. A data certa, você tem aí, Viana?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Agosto de 2002, Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Qual é o capital dela hoje, ou quando foi constituída e hoje, a diferença, mais ou menos?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu não tenho o número de cabeça. Quando foi constituída, o capital era 100 mil reais, era um capital pequeno. Ela começou com um King Air operando até Macaé, hoje ela possui, das 31 aeronaves que ela tem, metade da frota é própria.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E o capital dela hoje, aproximadamente?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Você tem isso de cabeça? Eu mando isso para o senhor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O patrimônio líquido, uma idéia, a precisão é irrelevante, apenas para...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Deve estar em torno de 2 milhões, por aí.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Dois milhões. Quem são os controladores da empresa?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - O controle é German e José Efromovich.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor é o controlador?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Em última instância, os controladores somos nós.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Pessoa física?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Ou o controle é de pessoa jurídica?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Tem uma empresa... uma parte é pessoa física e outra é uma empresa controlada pelos 2 irmãos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas uma empresa...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Brasileira, nacional.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Uma empresa brasileira de...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - De propósito específico.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - De propósito específico. Está certo. A sua frota, qual a idade média dela?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Hoje, em torno de 12 anos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Doze anos. O senhor não tem Fokker 100? Vi aqui nessa relação que não tinha Fokker 100. Outro dia, eu vi um Fokker 100.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Pena, o senhor chegou um pouquinho atrasado, mas o MK-28 é a versão técnica do conhecido Fokker 100.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Está certo. Quem faz a manutenção dos aviões do senhor?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Nós fazemos na VEM, fazemos uma parte nossa, nós utilizamos uma parte também a TAM, nós fazemos uma parte na American Airlines e outra parte nós fazemos também na Avianca.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A parte que vocês mesmo fazem qual é parte?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Nós fazemos *check-C* de algumas aeronaves, nós fazemos uma parte da manutenção de linha e nós fazemos todo o controle de *flight safety*.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O que é o controle de *flight safety*? Desculpe a minha ignorância.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Toda a parte de manuais, segurança e verificação de documentação, de manutenção e... Como se chama? E regulamentação, isso é feito.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Essa parte de *check-C* o senhor faz em todos tipos de aeronaves?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, não senhor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Qual o tipo de aeronave que o senhor faz?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Nós fazemos nos Fokker 50, nos EMBRAER, nos Brasília. Inclusive, nós somos reconhecidos, fazemos isso, inclusive, para terceiros. A nível de *check-C* é só isso.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E quem é o responsável pela parte de... o responsável técnico que o senhor tem na empresa pela parte...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Engenheiro Flávio Costa.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Engenheiro Flávio Costa. Anteriormente ele trabalhou com quem fora do...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Ele foi, por muitos anos, gerente de engenharia da VARIG e VEM.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Os senhores têm quantas linhas?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Hoje estamos voando... eu vou lhe dar o dado exato, com a nova malha.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu já pedi antecipadamente desculpas, porque eu não estava aqui.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Voamos, em média, 108 trechos nacionais e 2 internacionais a cada dia útil.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Cento e oito trechos.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim, senhor. São divididos por 2, ida e volta. Se o senhor considerar, seriam 54, ida e volta.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor não pratica aviação regional, sua aviação é uma aviação normal.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Ambos, Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Regional e interestadual?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu vi um problema com um Fokker 100, na Bahia, depois do acidente da TAM. Eu não me recordo bem o que era, mas me chamou bastante atenção no dia, porque foi bem depois do acidente da TAM e teve muito destaque na mídia no fim de semana. O senhor sabe o que aconteceu? Era um Fokker 100.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim, senhor. Isso pode acontecer com qualquer aeronave.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não estou fazendo juízo, estou só perguntando.



O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não houve um problema, houve um incidente com um dos motores, são situações onde a tripulação está preparada para tal. Na aviação comercial existem várias situações que podem acontecer e não são anormais: entrada de um pássaro num motor, o motor parar, enfim, de cabeça, posso... se o senhor tiver a curiosidade.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, só queria saber especificamente desse.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Esse teve um problema com o motor, o Comandante, seguindo o manual e para aquilo que ele foi treinado, imediatamente apagou o motor, e desceu, por motivos de segurança, não que ele não poderia ter continuado a voar, porque essas máquinas são projetadas para voar com um único motor, e aterrissou no próximo aeródromo, que, no caso, era o de Ilhéus. Era o de Ilhéus, não é?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, não me recordo. Sei que era Bahia. Não sei qual cidade era exatamente.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim, Ilhéus. Me confirmou o engenheiro que era Ilhéus, sim, senhor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Houve um pânico. Eu vi muitas pessoas reclamarem.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim. Obviamente que depois de um acidente, 2 acidentes aqui no Brasil, o pessoal vê um avião tendo que descer e o motor parado, quem não entende disso entra em mais do que pânico.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E quem entende também, não?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - E quem entende também. (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor falou aqui sobre o problema — eu vi aqui no resumo da sua apresentação — de licitação de *slot*, que o senhor pegou alguns *slots*, 6 *slots*. O senhor cita aqui uma portaria que foi depois revogada pela mesma portaria, e o senhor falou dos *slots* de gaveta. E falou também sobre as dificuldades de uma empresa pequena entrar numa competição. Essas autorizações para o senhor voar esses trechos que o senhor tem, o senhor obteve como? Qual é a forma de obter essas autorizações?



O SR. GERMAN EFROMOVICH - Dentro das regras que existiam naquele momento.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, eu gostaria de saber qual...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Bom, as 6 últimas, que não foram distribuídas, foram um sorteio, dentro de uma normativa que a ANAC emitiu, é...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas como é que é a regra? Hoje eu quero, pego 100 mil reais, faço uma empresa, quero lá obter autorização para voar...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, não, não, não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Estou dando um exemplo: eu pego 100 mil reais, como foi o capital da sua empresa, o inicial, eu vou lá, quero ter uma autorização para voar para vários lugares e eu obtenho essa autorização? É fácil? Só para poder eu ter uma idéia.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, não, não. Não é fácil. E também não, não... São duas coisas diferentes: uma coisa é se eu criar uma empresa aérea. Criar empresa aérea, existem normas claras, reconhecidas e... O senhor pode criar. Existem vários níveis de empresa aérea: empresa aérea regular, não regular, carga, mista. O senhor cria. E o senhor tem que mostrar um plano econômico, que é analisado pela autoridade...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Qual autoridade, no caso, que o senhor fez?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Na época, era o DAC...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - DAC.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Tinha um departamento de economia que se cuidava de analisar isso aí. Existia também um... o senhor tinha que preparar os manuais, ter um acervo técnico, um corpo técnico pré-qualificado para cada uma das áreas e departamentos, e a partir daí o senhor passava por um processo, que é longo, às vezes chega até ano, ou mais, para o senhor receber o chamado CHETA.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Quanto tempo o senhor passou para receber?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - O primeiro CHETA foi uns 7, 8 meses.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sete, oito meses. E a partir daí o senhor conseguiu ter esses 108 trechos nesse período, nesse ambiente. Quer dizer,



o que eu estou querendo colocar aqui é uma discussão um pouco mais profunda. É o seguinte: ao mesmo tempo que nós criticamos uma concentração de mercado, e efetivamente temos que criticar; ao mesmo tempo que a gente critica até a reserva de mercado, como o senhor criticou, e temos que criticar, a gente sabe que o problema de a VARIG sair do mercado gerou uma outra concentração, a gente também abre as portas. Acho que a legislação também está muito liberal, para permitir que qualquer um — aí não tem nenhuma definição, qualificando ou desqualificando qualquer um que se apresente; qualquer um, que eu digo, que não seja do ramo, sem ter um capital predefinido, uma condição econômica predefinida — possa entrar no ramo, que é um ramo que demanda investimento, demanda uma manutenção constante. Então, eu acho que a discussão tem um cunho desse. O senhor acha normal a gente constituir uma empresa com 100 mil reais de capital, mesmo chegando hoje a 2 milhões de reais de capital, a gente praticar vãos e, ao mesmo tempo, achar que a gente vai fazer uma competição em igualdade de condição com quem tem capital de 300, 400, 500 milhões de dólares? O senhor acha isso normal?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não acho normal, e o senhor tem toda a razão. Só que o senhor está equivocado na sua interpretação. Existem normas para isso, e capital não significa nada na empresa. O senhor ouviu falar numa Enron, que tinha um grande capital e quebrou. Permitir que gente que não tenha condição econômica entre, concordo com o senhor também. Existe um plano econômico. A nossa empresa já investiu 120 milhões de dólares na OceanAir. E estão lá na documentação e tudo o mais.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas o senhor investiu o quê? Através de *leasing* de avião, que é um endividamento da garantia do próprio avião?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - *Leasing*, empréstimos do grupo, do próprio investimento, que nós decidimos fazer com empréstimo. E o grupo é sólido, foi analisado que tem condições de assumir isso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, eu não estou discutindo a solidez do grupo ou das pessoas. Eu estou falando na tese. Estamos aqui discutindo um apagão aéreo, as suas causas, o mercado. Eu não estou aqui pondo em discussão o senhor.



O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim, senhor. Eu entendo, Deputado. Eu entendo, e por isso que eu estou lhe corrigindo. Então, o senhor, se pegar qualquer companhia aérea no Brasil, as outras pequenas, a Trip e tudo mais, todas elas têm um grupo por trás que lhe dá sustentação. E isso a autoridade tem analisado, tanto é que é muito simples: se não tivesse condição econômica não teria dinheiro para por combustível e não teria como prestar um bom serviço. Eu só discordo do senhor...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sim, mas a própria...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - ...me permita terminar, Deputado, por favor. Eu só discordo e... eu quero evitar, dentro disso, ou seja, não estou procurando aqui defender a OceanAir, mesmo porque a OceanAir não é réu aqui, mas estou usando o exemplo da OceanAir para tentar mostrar para os seus colegas que a sua colocação está equivocada, eu seja, o fato de qualquer empresa conseguir... E isso, neste nosso País, graças a Deus, o DAC na época era muito respeitado internacionalmente. Nós somos categoria 1, podemos descer em qualquer aeroporto. E mesmo a ANAC, ela tem tido o cuidado, tanto é que se o patrimônio líquido for negativo, se não houver um acompanhamento de manutenção, nenhuma empresa consegue operar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A ANAC não tem tido cuidado com nada, e a gente tem verificado isso aqui. Eu vou ter que correr um pouquinho por causa do tempo, porque o Presidente daqui a pouco vai falar, e eu queria fazer mais duas colocações. O senhor falou que está esperando para poder fazer a ponte Rio—São Paulo, que o problema são os *slots* e tal, tal e tal. Nós temos uma discussão muito profunda numa prestação de serviço público, e que a gente pode colocar... Uma comparação esdrúxula é a comparação da linha de ônibus com a Van. A linha de ônibus tem um serviço regular concedido com base numa licitação, tem que prestar o horário de 4 da manhã, 5 da manhã, 6 da manhã, meia-noite, tendo ou não tendo passageiro. A Van vai lá, pega a pessoa no horário do pico que ela está saindo para o trabalho, volta do centro da cidade e volta para a casa do cidadão. Ou seja, trabalha com a rentabilidade plena.

O senhor, que estava se propondo a prestar um serviço, o senhor concorda que a prestação de um serviço tem que ser feita em todos os horários, inclusive o deficitário? O senhor quer fazer a ponte Rio—São Paulo, por exemplo, em todos os



horários onde não tem passageiro ou quer fazer apenas para competir e ter o *slot* no período que tenha grande disputa, seja de manhã ou seja no fim do dia?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu estaria contradizendo tudo o que falei aqui há uma hora. Exatamente quando eu falei em *slot* de gaveta, eu falei exatamente isso, Deputado, ou seja, se alguém tem um *slot*, tem que honrá-lo e tem que voar nem que seja vazio. E dou um exemplo: a OceanAir, por contingência das circunstâncias, autorizações e burocracias, que não vêm ao caso, e pelo término de prazo para iniciar o voo à cidade do México, não conseguiu, como se faz no mercado, vender seus assentos até o México com 3, 4 meses de antecedência. Então, começamos a vender com 15, 20 dias de antecedência...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Se o senhor só tivesse o *slot* da 1 hora da tarde que as companhias estão largando, o senhor voaria, ou o senhor ia querer mais *slot* para voar no período (*ininteligível*)?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, eu gostaria de ter mais *slot* e gostaria de ter o mesmo...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas se só tivesse disponível o *slot* de uma hora da tarde, o senhor voaria?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu veria a viabilidade econômica, ou seja, com uma outra empresa, e o Governo...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não tem viabilidade e o senhor não voaria, é isso?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - O senhor me permite responder, Deputado?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, é por causa do tempo. Aqui eu não tenho condições de... Senão o Presidente vai me cortar.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Se eu não puder responder, a coisa fica...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, estou pedindo a resposta rápida, porque senão o Sr. Presidente não vai permitir.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não mudamos nada, não é, Deputado, desde o Rio de Janeiro. (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu vou encerrar, porque o Presidente vai mandar encerrar. Eu queria só fazer uma colocação: a minha



preocupação de que o mercado, que tem que ter o mínimo de estruturação e regulação, e isso esta Comissão está fazendo e vamos tratar disso no relatório, mesmo que tenha empréstimos contraídos, mesmo que tenha garantias acessórias, a gente não pode ter uma empresa com capital de 100 mil reais querendo prestar um serviço igual a uma empresa que tem um capital de 500 milhões de dólares. E ao mesmo tempo me preocupa muito a manutenção, até porque se fosse olhar o histórico por histórico, a gente veria que empresas que pertencem ao grupo, nesse caso até (*ininteligível*), já tem responsabilidade por acidentes ocorridos em outras situações, que não no ar, mas no mar. Então, a gente se preocupa muito, e que esse histórico tem que estar sendo conhecido quando a gente vai fazer uma concessão. E a manutenção é importantíssima, porque a manutenção, o conceito de manutenção, principalmente quem está operando com capital pequeno e com uma frota baixa, frota de idade velha nos preocupa.

Então, a sugestão que fica, Sr. Presidente, para que a gente coloque em relatório, é que essa regulação tem, sim, que limitar os *slots*, limitar a participação no mercado, mas ter regras que não permitam — não estou aqui fazendo este comentário que vou fazer agora especificamente para o depoente — que pessoas venham fazer aventura no setor.

Quero fazer essa colocação porque ela é relevante. Ao mesmo tempo que temos que trabalhar contra a concentração, temos que trabalhar contra uma reserva de mercado e contra abusos que estão sendo cometidos pelas grandes companhias — e nós já aqui batemos em vários —, temos também que impedir que quem não tenha condição de prestar o serviço possa entrar nesse mercado...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Evidente.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - ...senão vamos ter mais acidentes.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Posso concluir a resposta, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pode, com imenso prazer.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - É porque é tradição, o Deputado Eduardo Cunha não permite que a gente responda.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Desculpe. Tenho o tempo limitado. Se o Presidente me der o tempo, escuto o senhor o tempo que quiser. Não tem



nenhum problema, não. Não é tradição, não. Não aceito que o senhor me coloque isso aqui, não. O senhor não tem esse poder e essa condição. O senhor trate de respeitar minha posição de Parlamentar.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu estou lhe respeitando, Deputado, só estou dizendo uma verdade e repito essa verdade. Veja bem, seria uma arbitrariedade a gente dizer que a autoridade brasileira...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, estou me sentindo desrespeitado aqui. Eu estou me sentindo desrespeitado aqui. Estou sendo desrespeitado como Parlamentar. V.Exa. tem que tomar uma providência. Eu não posso aceitar ser desrespeitado assim.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não estou desrespeitando ninguém, Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Que é isso? Eu não estou aqui para ser desacatado por um depoente; ser desacatado aqui. Estou sendo desacatado. Eu fiz uma colocação, sem fazer acusação pessoal, e teria até motivos para fazê-lo, mas não estou fazendo...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, eu acho que podíamos retomar um pouco a tranqüilidade desta discussão.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Estou aqui colocando uma posição, uma posição de opinião.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sr. Presidente...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Se eu não tenho a minha imunidade prevista, para poder ter o meu juízo de opinião, e ter que ser contestado da forma como estou, quero protestar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, Deputado, V.Exa. tem a imunidade, tem o direito de fazer todo o questionamento. A testemunha está aqui convocada para responder. O que nós queremos é o que o Deputado Vanderlei Macris... vamos esfriar um pouco os ânimos, porque, na verdade...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Exa. limita o tempo, e com razão...

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



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - ...atendendo a um acordo que fizemos. E, dentro do tempo, tento chegar...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu estaria de acordo, Sr. Presidente, que o senhor desse um tempo a mais, para que esse debate pudesse terminar, ele pudesse responder e a gente retomar um pouco a tranqüilidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu já estou concedendo esse tempo a mais.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Já concedeu, por isso que eu corri, porque eu vi o tempo. Eu vi o tempo e não queria extrapolar mais. Já passei 7 minutos do meu tempo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E o depoente pediu para responder, já sem o tempo, e eu concedi que respondesse. Evidentemente, o Deputado Eduardo Cunha fez as perguntas, acho que foi mal interpretado aqui pelo depoente, e pedia a resposta rápida porque realmente o tempo é limitado. Se nós tivéssemos todo o tempo aqui, com certeza o Deputado Eduardo Cunha deixaria que V.Exa...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Entendo, Sr. Presidente, com todo o respeito, é que...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É porque eram só 10 minutos e os outros que estão inscritos precisam falar também.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - O Plenário todo ouviu uma insinuação e uma... procurando fazer uma similaridade com a empresa do grupo da qual nos orgulhamos, que construiu 8 plataformas, inclusive insinuou que nós teríamos passado duvidoso quanto à manutenção, porque uma das plataformas afundou. Isso que eu entendi. Se eu entendi alguma coisa diferente, eu peço desculpas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não. Eu posso esclarecer?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pode, Deputado Eduardo Cunha.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu gostaria de esclarecer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Cunha.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não entendi, realmente, a colocação que o Deputado Eduardo Cunha fez, uma ligação de uma... Então, eu acho que isso tem que ser esclarecido.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, eu vou fazer claramente..

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Presidente, eu posso concluir? Eu gostaria de não ser interrompido.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu vou fazer claramente a colocação.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Deputado, eu gostaria de não ser interrompido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu vou deixar V.Exa. falar, mas deixa ele concluir a resposta dele.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - É, preciso concluir. Se sempre vou ser interrompido, não posso responder às perguntas, sou interrompido quando falo, fica difícil.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Sa. vai poder responder.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Muito obrigado, Presidente. Então, o que acontece? Nesse sentido, queria deixar muito claro que estamos muito orgulhosos, como empresa brasileira, de ser a única empresa no mundo que produziu equipamentos para a produção de petróleo de mais de 1 milhão de barris, que representam hoje quase 50% da produção nacional. Houve uma fatalidade de operação. Aquela unidade foi entregue, um ano e meio depois de entregue teve uma seqüência de erros de operação e fatalmente aquilo afundou. E eu senti — e novamente, humildemente, repito, se eu mal interpretei, eu peço desculpas —, mas eu senti nas suas palavras uma analogia com aquilo e colocando em dúvida se os serviços de manutenção da OceanAir são confiáveis ou não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, eu quero...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Deixe eu terminar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos deixar de lado aqui a plataforma...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Deixe eu terminar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, eu quero...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu vou assegurar a palavra ao Deputado Eduardo Cunha. Deixa só o depoente concluir sua exposição.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Então, nós hoje operamos 92 aeronaves no globo inteiro. Nós fomos certificados pela IOSA, que é o mais alto ente da IATA de controle de qualidade e fomos a única empresa nas Américas todas — porque uma outra foi a Kalima, na Europa — que foi certificada com *Zero Findings*, que eles chamam, sem encontro de uma única falha. E que uma das coisas que a autoridade brasileira tem — e me perdoe o Deputado Eduardo Cunha quando se referiu a que a ANAC não fez nada ou não regula nada: discordo veemente disso também —, uma das coisas que tem é se certificar que as empresas voem em segurança, que os manuais sejam seguidos. Isso os senhores podem verificar. Órgãos internacionais verificaram, e isso está aí.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente. ..

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Em primeiro lugar, eu queria lembrar a V.Exa. que isto aqui é a Câmara dos Deputados e não dos depoentes.

Eu calei a boca do Presidente da ANAC aqui quando quis bater boca com o Deputado Vic Pires Franco. Não o deixei falar. Simplesmente, quero dizer a V.Exa. o seguinte.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É verdade, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu não fiz aqui acusação, até porque não é o caso, não é o tema. Mas já que V.Sa. tocou no assunto, eu quero dizer o seguinte. Eu posso até fazer a comparação porque sou autor de ação no Tribunal Marítimo do País em que foi condenada a Marítima da PETROBRAS pelo afundamento da plataforma. Então eu tenho condição moral para falar.

A ANAC já investigamos aqui. Estamos todos debatendo a incapacidade da ANAC de cumprir seu papel. Então, o que eu fiz aqui foi um alerta. Pena que o Relator não estava na hora. Mas nós temos de tomar cuidado. Tomei cuidado de fazer a menção e dizer o seguinte. Quando falei aventura, fiz a ressalva de dizer que não estava me referindo ao senhor...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Exatamente, Deputado. V.Exa. fez a ressalva de dizer que não estava se referindo ao caso específico, mas falando de maneira genérica.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu quis dizer que situações precisam ser de regulação para evitar que isso aconteça.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro!

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Que, realmente, a sua atuação no mar, no meu ponto de vista, é suspeita porque vários outros sentidos têm. Agora, eu não estou aqui para debater isso, porque isso não é o palco da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro. Não é objeto da nossa CPI.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu quis dizer que a regulação do setor aéreo tem de observar as condições de manutenção, as condições de segurança, a capacidade de capital.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não é qualquer um que pode fazer um "botequim" com 100 mil reais e operar 100 aviões. Isso não existe. Então, ele tem de ter uma regulação para isso. E essa regulação é fundamental para que a gente evite acidentes futuros.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tranquilo Deputado. Estamos todos de acordo.

Vamos passar a palavra ao autor do primeiro requerimento aprovado, que é o nobre Deputado Dr. Ubiali, começando às 13h04min e terminando às 13h19min.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Exmo. Deputado Marcelo Castro, Exmo. Deputado Marco Maia, Relator, Exmo. Sr. German Efromovich, na verdade, primeiro, quero me desculpar pela minha ausência. É que, na quarta-feira, os Deputados têm várias atividades, e eu estava na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, onde só tem 17 Deputados, e lá a presença é também muito importante. Então, desculpem-me inicialmente por não estar aqui desde o início.

Quando fiz o requerimento, o objetivo principal era entender 2 aspectos. Primeiro, se a OceanAir teria, nos seus registros pessoais, dos seus pilotos, dos



seus comandantes, reclamações sobre o tráfego aéreo, no sentido de problemas com os controladores. Essa é a primeira pergunta que eu faço.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não é necessário, Deputado, ser piloto para sentir, quando houve o caso dos controladores. Ou seja, claramente, os controladores iniciaram uma operação, chamem-na padrão, tartaruga, como for. O motivo não cabe a nós julgarmos. Não sei, não vou entrar no mérito, se foi consequência do acidente ou não. Mas um fato... Uma coisa é um fato: até o acidente da Gol, nunca nós tivemos problema. A maioria da população nem ouvia falar na palavra controlador de vôo. Depois disso começamos a ter uma série de problemas. E também, agora, ultimamente, quando o nosso Governo tomou uma atitude firme, também não se fala mais em controlador. Então, os pilotos, sim. Os pilotos... Eu mesmo estava dentro de um avião aqui em Brasília, um avião nosso, dentro da cabine, onde o pessoal estava dando espaçamento de meia hora, e o piloto, enervado, não sabia nem o que dizer para os passageiros. E estava percebendo que havia um atraso, que estava sendo provocado um atraso proposital. Com isso qualquer um fica incomodado. Mas nunca — eu posso dizer isto também — nenhum dos nossos pilotos chegou a comentar, nem a gente teve o sentimento, que tivessem colocado em perigo ou numa situação de perigo o espaço aéreo nacional. Eles poderiam atrasar, provocar o caos, tudo mais. Mas não tem sentido, em momento algum, que se tenha provocado o caos.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - A segunda pergunta, também motivo do requerimento, era se a OceanAir, que é, no meu entender, das companhias a com maior possibilidade de crescimento, porque ela tem demonstrado isso... Se não me engano, comprou agora da EMBRAER alguns...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, não foi a OceanAir; foi a BRA, Deputado.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - BRA, é. A BRA também tem chance de crescer. Mas até porque tinha feito compras no exterior. É sobre se ela, enquanto operadora nacional, tem tido ou tinha encontrado dificuldade na sua expansão, na expansão das suas linhas aéreas, na sua expansão como um todo, talvez por estarmos naquela situação de ter apenas 2 companhias grandes. Eu queria saber se houve algum...



O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu acabei não entendendo a pergunta.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - A pergunta é: a OceanAir se sentiu em algum momento constrangida no seu desenvolvimento enquanto companhia aérea?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - No sentido de ter dificuldades para poder crescer, sim, senhor, sem dúvida. Ou seja, se nós não podemos... Teve uma pergunta agora... Ou seja, quando a gente vai voar numa rota... Porque tem certas rotas, mesmo na nossa malha de hoje, que são rentáveis e outras que não são rentáveis, mas que fazem parte da conexão. Então, a gente faz uma malha que, no global, uma alimentando a outra, tenha resultado. Obviamente, se eu tiver que voar numa rota que nunca vai ser rentável e eu nunca vou ter oportunidade de crescer, que é a posição que o Deputado colocou; ou seja, se me derem um horário das 13 horas e 15 minutos somente, nós vamos voar todo dia? Não, eu não vou nem pegar esse horário. Não é que... Porque, se eu pegar, eu assumo o compromisso e tenho que voar, e a autoridade tem que me exigir. Mas eu, no meu plano de negócios, não vou nem aceitar. E por quê? Porque, primeiro, é um horário em que não há demanda. Segundo, o nosso concorrente tem 20 horários. Então, o cliente, quando vai comprar o bilhete, ele vai querer a flexibilidade. Então, mesmo que ele quisesse voar com a gente, porque a gente tem espaço melhor, porque a gente dá atendimento melhor, porque em 5 anos tivemos 2 eventos, nenhum incidente, nenhum acidente; enfim, se o cliente quiser essa preferência, ele também vai pensar 2 vezes, porque não tem flexibilidade. E, para nós, essa linha não é rentável. Ou seja, todo mundo tem que ter as mesmas oportunidades; todo mundo tem que ter a oportunidade de comer um pedacinho de filé, um pedacinho de carne.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sim. Entendido isso, o senhor diria que essas dificuldades teriam alguma influência política, ou não?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Fazer uma afirmação dessas sem poder ter uma prova é uma arbitrariedade. Agora, quem tem que julgar, baseado nos fatos e nos depoimentos que a gente está dando, e a esperança que a gente tem como cidadão e como empresário é que os senhores façam isso.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Em relação a... Lembrando o exemplo — até que o senhor me corrigiu, e com razão —, que a BRA acaba de comprar 40 aeronaves da EMBRAER, qual a dificuldade de negociar com a EMBRAER para que



tão poucas companhias nacionais tenham esse tipo de avião, que é de qualidade reconhecida internacionalmente?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Duas coisas tem que se esclarecer. A EMBRAER começou a fazer uma aeronave de 100 lugares e já de um padrão, perdão, de utilização para a característica das rotas nacionais, agora com 170, 190 lugares, tá? Até há um tempo atrás, a EMBRAER fazia o Brasília e fazia.... Não faz mais... E fazia o 145, que é o “charutinho”, que nós todos conhecemos. Muito bem. O problema de uma aeronave não é só fazer ela. Ela tem que voar. A aeronave, para ser rentável, tem que voar pelo menos 10 a 11 horas *block*. O que quer dizer hora *block*? É desde que fecha a porta e começa a taxiar, até que chega no outro ponto e desliga o motor. Então, 10 a 11 horas *block*, com o mínimo de ocupação naquele período, porque senão ela não é rentável. O EMBRAER 145, a única empresa que operou foi a Rio-Sul, e foi até uma compra com alguma pressão, na época, política, onde, para comprar essas aeronaves, a EMBRAER deu umas condições muito especiais, e o BNDES também fez condições muito especiais diferentes do que ele faz normalmente. Mesmo assim, os executivos da Rio-Sul dizem que aquela aeronave quase os matou, ao contrário do que deu muito bons resultados para a American Airlines, para a Continental etc., da mesma forma que o Brasil. Por quê? Porque não há utilização para o mercado nosso da mesma forma como há utilização lá fora, e, se cobrasse as tarifas que teria de cobrar para aquela utilização reduzida, não voaria e tinha que pagar o *leasing*. Isso é um problema. Agora, esqueçamos o problema técnico da aeronave. Vamos pensar nessa aeronave muito boa, que eles têm agora, a 170, a 190. Qual o problema que o empresário nacional tem? A discriminação pelo BNDES! O BNDES pega uma empresa lá fora, a American Airlines, o cara assina o balanço, pronto! O senhor vai tomar um empréstimo do BNDES aqui, pelo fato de ter passaporte verdinho, o senhor precisa dar de garantia a mãe, o pai, o Espírito Santo, mais garantias ainda que uma entidade privada. Se torna proibitivo. Tanto é que pelo menos 2 dessas aeronaves que a BRA comprou ela não comprou, quem comprou foi a GE e ela está “leaseando”. Comprou para ela, porque a BRA, talvez, não conseguisse. Isso é um pouco de especulação, só para exemplificar, porque eu não tenho detalhe. O que é verdade, sim, é que 2 são (*ininteligível*), essas 2 primeiras, entende? A dificuldade



que nós temos que o nosso banco de fomento, ele funciona com regras muito mais rígidas que um banco privado, e não conseguimos fazer fomento nem incentivar o desenvolvimento. Nós teríamos o máximo prazer em comprar todas as nossas aeronaves no País e financiadas pelo BNDES!

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Em relação ao tráfego aéreo, a todos os problemas que teve, esta Comissão, aqui, esta CPI, já tem uma — pelo menos eu penso, falo por mim, pelo menos... de que parte disso se deveu ao sistema de gestão das empresas, como elas fizeram e o fazem até hoje fazendo os *hubs* em Brasília e São Paulo e não espaçando um tempo adequado até para entrada e saída dos passageiros. Então, qualquer pequeno atraso numa somatória de pequenos atrasos, no final do dia, tem um atraso muito grande. O senhor concorda com isso?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Em parte. O espaçamento só não é a solução porque, quando o senhor tem uma pane, o senhor pode resolvê-la em 15 minutos ou pode demorar um dia. E faz parte do *business*, do negócio, girar a aeronave o mais rápido possível. Qual é... O que a empresa deveria fazer por si só. Acho que isso não se regula. Se ela não fizer, ela vai desaparecer. Então, têm aeronaves nos *hubs*, aeronaves *stand-by*. Nós mantemos 2 aeronaves *stand-by*. Então, se a aeronave no... principalmente... Não precisa nem da pane. Eu lhe dou um exemplo, um exemplo que não precisa nem ter pane nem problema meteorológico em São Paulo. No inverno, no nosso País, o Sul fecha. Curitiba, Porto Alegre, Chapecó, Foz do Iguaçu, isso fecha. Se o senhor tem as aeronaves que dormiram lá, tem que sair de manhã, o aeroporto está fechado, vai atrasar 2, 3 horas, o senhor — acabou! — já tem seu caos. Se o senhor não tiver um *stand-by* de 1 ou 2 aeronaves para esquecer aquele grupo que vem e dar continuidade na sua malha e, depois, fazer o ajuste... porque, às vezes, dá para fazer ajuste e reduzir os horários. O Deputado Maia teve um exemplo. Quase perdeu um avião porque se fez um ajuste de um atraso de 2 horas, quando acordou, o avião estava saindo 15 minutos só atrasado. Está certo? Me contou hoje, eu também não sabia. Mas, então, o importante ali é operar com folga, mas, não folga na operação, folga para poder intervir. Estoque de peças, mecânicos de linha treinados, esquema de poder mobilizar uma peça rapidamente, porque é impossível o senhor ter um estoque de todas as peças de uma aeronave em cada aeroporto, em Alta Floresta,



em Manaus, não sei o quê. Mas é importante que o senhor tenha um plano onde, quando acontece, o senhor também possa levar. Então, o que é que nós fazemos? No nosso caso, quando nós temos uma pane e nós temos passageiros e uma malha para cumprir num lugar onde não tem avião *stand-by*, a gente pega um jato do taxi aéreo e manda a peça lá no jato.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - O senhor foi muito feliz em sua colocação e me lembrou um detalhe. O senhor tem vários tipos de aeronaves. O senhor tem no mínimo 4 tipos de aeronaves. Talvez tenha até mais do que isso, porque o senhor não colocou quais são as da Avianca e outras. Vimos também aqui que um dos critérios das companhias se sentirem mais competitivas é ter o mesmo tipo de aeronave. Por que isso não acontece?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim e não. O senhor deve ter lido o que se chama — e eu não concordo que isso exista — de linha de baixo custo, que seria mais ou menos esse modelo: um tipo de aeronave voando com muita frequência. O que acontece? No nosso País... Primeiro, não existe baixo custo, existe alto eficiência, porque não é possível que uma EasyJet — só para não dar exemplo de empresas nacionais —, que é uma linha considerada de baixo custo, custe um Houver Haus, ou a compra de um avião mais barato do que um American. Elas são mais eficientes, elas não têm o problema de uma empresa velha, problemas sindicais, problemas de um elefante que cresceu e não foi lapidado, enfim, gestão e tal. Mas são chamadas de baixo custo. Por que podem funcionar lá? Se o senhor pega um mercado como o europeu, o americano, o senhor pega uma Southwest ou uma Jet Blue, eles pegam uma região, pegam 5 destinos, pegam aquele avião e pá, pá, pá, vai e volta. Mas só fazem isso, porque não têm autonomia para fazer outra coisa. E o modelo porque tem demanda suficiente e justifica o negócio, ou seja, o cara pode pôr 50 a 60 aviões só fazendo isso naqueles trechos. Justifique para ele como modelo de negócio está ótimo. Quando o senhor vem num país como o nosso ou talvez como o senhor bem mencionou, a Avianca, por exemplo, nós temos que atender a um mercado. Nós não temos uma cidade onde eu possa ir e voltar com o mesmo avião e a mesma capacidade. Eu lhe dou um exemplo. Nós temos 6 vôos por dia Bogotá/Caracas. Tá? Três aviões diferentes nós voamos, porque no meio do dia, de pouca densidade, nós voamos 100 lugares. No fim da tarde, porque nós



levamos carga e trazemos as conexões internacionais, nós voamos com 220 lugares, num 767, por causa dos porões, mais do que por causa dos passageiros. E nos horários de pico, onde não temos cargas, nós voamos um avião de 157 lugares, um 757. Então, esse modelo não se aplica. Tanto é que pode se falar que a Gol, um dos motivos que entrou na VARIG, porque ela quis começar a voar em regiões mais distantes, onde o 737 já não era produto. Ou seja, primeiro que ele não tem autonomia. Nós concorremos com eles, quando foi consignado para a OceanAir o México. Eles ofereceram voar o México via Lima. O senhor imagina voar via Lima! E nós oferecemos com um avião maior voar direto, sem falar que oferecer a um cliente, a um passageiro, voar mais de 5 horas num 737, com PIT de 31, voltamos à posição fetal, que falamos agora há pouco. Não sei se esclareci.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Esclareceu, sim. Quero agradecer a sua vinda e muito obrigado.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Muito obrigado, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a participação do nobre Deputado Dr. Ubiali, vamos passar ao próximo inscrito, o nobre Deputado Vanderlei Macris. Terminando às 13h31.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito obrigado, Sr. German, pela presença. Esta CPI tem como objetivo — tenho dito a alguns dos nossos depoentes aqui — colaborar com uma proposta que possa ajudar o País a resolver essa questão da crise aérea. O senhor deu boas informações, importantes, confirmou tantas outras preocupações que tivemos, e já consolidada em alguns pontos a nossa convicção de que é importante atuar em determinadas questões, como, por exemplo, a malha aérea. Nós estávamos já convencidos, e o próprio Ministro, quando assume agora, mostra, claramente, que tem essa preocupação em dizer que o aeroporto de Congonhas, por exemplo, no País, não será mais aeroporto de distribuição. Isso já era um convencimento da nossa CPI — quando o Ministro assume...

Temos aí já um volume de informações e um banco de dados capaz hoje de aglutinar. Na minha opinião, o maior número de informações que o País tem hoje está nesta CPI seja do ponto de vista da infra-estrutura aeroportuária, do ponto de vista do controle aéreo, informações sobre ANAC, INFRAERO, Aeronáutica.



Temos, hoje, condições de poder, com toda essa discussão, apontar caminhos que possam resolver o problema. E o senhor vem, não só confirmando, mas trazendo novas informações.

Queria — não tenho muitas perguntas a fazer, a não ser um pouco na direção do que o senhor colocou. O senhor disse que o País cresce 15% ao ano...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Na demanda aérea.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Perdão?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Na demanda aérea.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Na demanda aérea nesses últimos anos e apontando na direção. O senhor acha que isso continua ainda, esse crescimento deve continuar?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu acho que sim e talvez até se acelerar. Ou seja, nós somos quase 200 milhões de almas hoje em nosso País, e se nós compararmos — e a imensidão deste nosso País —, se nós compararmos com os países já desenvolvidos, a frota de aviões e a utilização dos cidadãos do sistema de aviação civil, nós temos muito, muito, muito para crescer. Ou seja, nós temos aqui quanto? Uma frota de (*ininteligível*) 400 aviões comerciais, mais ou menos? Quatrocentos aviões comerciais contra os Estados Unidos, tendo acho que 6 mil. Não é isso? Em torno de 6 mil. Só a American Airlines tem 1.200. E outro dado importante, Deputado, a American Airlines, a maior empresa do mundo, e a empresa a maior dos Estados Unidos, obviamente, se é do mundo. O senhor sabe qual a participação do mercado americano da American Airlines? Quinze por cento, Deputado. Quinze por cento.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Só complementando. Esse crescimento que o senhor entende deva ser mantido ou até ampliado ele não deveria vir com uma política de regulação capaz de fortalecer a aviação regional também?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sem dúvida. É o tal do marco regulatório, a aviação regional e, nas regiões onde cabe, ter a tal da suplementação. Obviamente, ter uma obrigação de fazer isso. Por que, senão, o que vai acontecer? Está acontecendo o caos.



O SR. DEPUTADO COLBERT MARTINS - Concede um aparte, Deputado Macris?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Claro, Deputado Colbert Martins.

O SR. DEPUTADO COLBERT MARTINS - Sr. Deputado Macris, senhores membros desta Comissão, eu vou somente fazer uma referência bem breve e cumprimentar o Sr. Efromovich e dizer da importância que eu vejo — e V.Exa. acabou de tocar no assunto que eu tocava que é a aviação regional na Bahia.

A OceanAir tem um trabalho importante de integração do interior do Estado em Pernambuco e em outras áreas também. Mas eu quero ressaltar aqui, Sr. Presidente, o compromisso que nós temos de ampliar a participação de outras empresas. A OceanAir é uma dessas empresas que eu acho que se qualificam nas ações de mercado, na Bahia, especialmente — eu cumprimento a empresa que V.Sa. preside; e reiteraria essa linha, Deputado Macris, da aviação regional. Acho que concentramos o tempo inteiro aqui, todo mundo em São Paulo, concentramos em Congonhas. Acho que essa discussão que V.Exa. traz acresce muito para a integração de várias áreas do Brasil. Cumprimento V.Sa. e agradeço ao Deputado Macris pelo aparte.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Com prazer, Deputado Colbert.

Então, Sr. Germano, o senhor concorda que há necessidade de um estímulo e de uma regulação capazes de contemplar essa questão do crescimento da aviação regional.

O senhor disse aqui também que há uma dificuldade de crescimento. Onde é que estão os pontos dessa dificuldade, Sr. Germano, por favor?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu acredito que, com as medidas que já foram tomadas, se realmente forem implementadas, uma grande parte dessa dificuldade vai ser eliminada, principalmente com essa decisão do CONAC, regulamentada agora pela ANAC, que, a partir do dia 20, não poderá haver mais vôos de conexão, por exemplo, em Congonhas. Mas dificuldade prática, para o senhor entender um dos exemplos. Tá?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Se o senhor tem um vôo saindo de Congonhas, o senhor mora no Morumbi, em São Paulo, o senhor tem um vôo saindo



de Congonhas para Salvador, o senhor tem um outro vôo saindo de Guarulhos, no mesmo horário, para Salvador. Eu lhe garanto que o senhor, se tiver lugar, vai pagar 30% mais caro, mas o senhor vai de Congonhas. Então, automaticamente, quem detém os *slots* em Congonhas — e sem ter um marco que determine que todo mundo pode voar para os mesmos lugares dos mesmos lugares, dentro de uma regra definida —, tudo que o senhor está falando, perfeitamente, aquele que não tem acesso a esses *slots* não cresce, desaparece.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Essa última decisão da ANAC de estabelecer essa redistribuição dos *slots*, o senhor acha que foi correta?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Foi. A única que eu acho que independe é limitar para 30 movimentos por hora. Congonhas já operou com 48 pousos e decolagens por hora sem nenhum problema. E, como eu digo, acho que é compreensível. Pousos e decolagem não causam acidentes, quantidade; é capacidade do aeroporto. Mas limitando para 30... Mas o mais importante que fizeram foi o seguinte: não pode ter conexão — a não ser que se faça o segundo *boarding pass*, do Deputado Maia —, não pode ter conexão e fizeram outra restrição importante, que, no máximo, os vôos que saem de Congonhas têm que chegar no máximo a mil quilômetros. Então, o que acontece? As empresas que estão voando Congonhas/Recife...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Era de 2 horas o tempo. Limitaram em 2 horas.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Agora restringiram a mil quilômetros, que é justo. Por quê? Porque as aeronaves têm diferentes velocidades. Se o senhor restringir o número de horas, o senhor acaba indiretamente restringindo os destinos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Houve um privilégio dessas ações dos *slots* em relação a 2 grandes empresas no Brasil?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não posso dizer que houve um privilégio. Nós tivemos um problema sério quando nós compramos 17 aeronaves. Tínhamos o plano aprovado, tínhamos passado por todo o procedimento, que é sofisticado, e que isso fique claro, apesar da impressão, talvez, de alguns dos senhores de que não seja, é sofisticado, porque se o senhor vai para a parte técnica da aviação civil brasileira, ela é muito preparada. Então, antes de o senhor conseguir uma HOTRAN,



por exemplo, o senhor tem que passar por todas as fases, ou seja, o aeroporto tem que dizer que tem pátio e balcão, o órgão da Aeronáutica que controla o espaço aéreo tem que dizer que naquele horário o espaço aéreo tenha capacidade.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Como é que isso tudo foi feito e houve todo esse congestionamento?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Mas o congestionamento não é — aquilo que eu lhe falei —, o congestionamento não é pela quantidade de HOTRANs emitidas. O congestionamento é...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pelo tamanho das aeronaves.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - ... pelas HOTRANs emitidas para aeronaves que são mais restritas. Então, o que acontece? Aí que dá o gargalo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E qual é a solução para isso?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - A solução, na minha opinião, é limitar Congonhas a 120 lugares, ou seja, 737-300, A319, Fokker 100. Eu, se eu tivesse poder de decisão, eu fazia melhor: Congonhas, só regional. Incentivo à regional. Turbo Hélice tem de 70 lugares, 50 lugares. O mercado já tem até de 90 lugares.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Qual é o limite de passageiros que o senhor coloca até 120?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Hoje, com até 120 ele opera bem. Até 120 ele opera bem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E os que têm mais de 120, qual é o problema?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - O avião não tem problema. O problema é que o senhor vai causar... O que acontece? Uma aeronave mais leve, ela consegue operar no aeroporto em condições mais adversas. À medida que as condições mudam, o senhor restringe a operação dessas maiores.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Por exemplo, uma pista molhada, com uma aeronave com 180 passageiros, com reverso pinado... Qualquer semelhança é mera coincidência.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, não.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não, não, Presidente. Ele já está dizendo que em situação absolutamente normal ele acha que tem que ter o limite entre número de passageiros com o tamanho da aeronave.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Exatamente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Imagine a pergunta de V.Exa.!

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Aí, a partir das situações que começam a se tornar adversas, há limitações da pista e limitações de operação. Está nos manuais. O piloto é treinado para saber o que ele tem que fazer.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. German, essas HOTRANs, elas têm também limites de pessoas, de transporte de passageiros?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Quando ela passa pelo terminal, e o senhor, por exemplo, o senhor pediu uma HOTRAN para as 8h da manhã para ir — não importa — Pindamonhangaba. Tá?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - E o senhor diz, quando vai para o aeroporto, diz: *“Eu vou operar uma aeronave com 180 lugares nesse horário”*. O aeroporto tem uma capacidade de movimentação de passageiros por hora. Então, ele vai dizer: *“Não pode”*. Ou vai lhe dizer o seguinte: *“Olha, o senhor pode até operar, mas o senhor não pode movimentar naquele momento, não pode vender mais de 100 assentos”*.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso foi fiscalizado ao longo desse tempo todo?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu não sei dizer a fiscalização que foi feita.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Da sua empresa, pelo menos, o senhor tem notícia?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Para nós não, porque as nossas aeronaves são até 100, não têm restrição. Ela só sofre restrição em certas condições.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Acha que houve muita autorização informal dessas HOTRANs?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu não sei. Nós nem conseguimos as formais, quanto menos as informais.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Bom, eu fiz uma pergunta sobre privilégios, o senhor disse que empresas maiores têm o maior número de *slots* nos aeroportos. Evidente que eu não poderia esperar outra resposta sua. Mas nós já temos aqui essa visão de que a ANAC se utilizou, na sua ação, de uma presença muito forte dessas empresas nessas autorizações e, mais do que isso, nesse relaxamento dos interesses dessas grandes empresas. Mas, de qualquer maneira, eu queria — isso é uma convicção muito pessoal minha — agradecer a V.Sa. pelas informações, que foram muito úteis a nós para a formulação dessa visão final que vamos ter sobre o sistema todo.

Muito obrigado.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Obrigado, Deputado. Uma coisa que eu acho que cabe, que é muito importante e que também há um outro erro que está se cometendo. Eu bati muito aqui numa tecla, dizendo: *“Cuidado, não vamos confundir movimentos, ou seja, pousos, HOTRANs, pousos e decolagens por hora com segurança”*. Acho que isso...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Ficou claro sim.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Então, o que acontece? O senhor percebeu também que está se cometendo um grande erro e está se dizendo o seguinte: *“Vamos tirar a aviação geral de Congonhas”*. A aviação geral de Congonhas, tirar ou não tirar, pode tirar ou pode não tirar. Agora, o que tem que entender também o País que hoje em dia avião executivo não é brinquedo de filho de pai rico. Avião executivo, hoje, movimenta o PIB não só do nosso País como de muitos países. Generalizar de uma maneira só para dizer que não pode mais voar, porque não pode mais voar não é correto. De novo não está mudando uma atenção e uma análise técnica. Se o aeroporto tem capacidade, desça o que pode descer com o mínimo de restrições, regularmente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Ficou claro para mim a sua opinião. Eu só queria reforçar a sua tese de que o aeroporto de Congonhas deveria ter um limite do número de passageiros para pousos e decolagens. Aviões de menor porte até 120 passageiros.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - O senhor entendeu da aviação geral? Porque está se falando em tirar a aviação geral.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Claro, claro. Eu acho que estaria dentro dessa sua lógica.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim, sim.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, agradecendo a participação ao Deputado Vanderlei Macris, nós havíamos previsto concluir nossos trabalhos às 13h, prorrogamos até as 13h30m. Sendo assim, nós vamos encerrar os nossos trabalhos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sendo eu o próximo inscrito. *(Risos.)* É por isso que o seu...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É brincadeira, Deputado Vic Pires. *(Risos)* Eu não cometeria a loucura de encerrar a reunião exatamente na hora em que V.Exa. iria falar.

V.Exa. está com a palavra, Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu queria, primeiro, perguntar ao senhor como é que devo chamá-lo, German, German, Efromovich, para eu poder lhe chamar pela forma correta.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - O senhor, Deputado, pode chamar do jeito que quiser, mas as pessoas... *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, depois da sua colocação para o Deputado Eduardo Cunha, eu queria lhe chamar pelo nome certo.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, não, não, mas aí tem um histórico, Deputado. Não se preocupe que aí tem um histórico.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas se o senhor quiser contar para nós, é uma honra.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, não, não cabe, não é o momento, mas eventualmente, um dia, a sós, num chopinho, eu lhe conto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Está certo.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Mas de qualquer maneira é German.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - German.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Vic Pires, além de Parlamentar, é jornalista.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Perfeito.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele vai lhe cobrar essa informação que o senhor está dando aí. *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, eu não, os jornalistas. Está cheio de colegas jornalistas aqui.

Em primeiro lugar, quero, Dr. German, parabenizá-lo pelo ano-novo. Hoje o senhor ...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... já provou para o Presidente e já provou para o Relator que hoje o senhor vai festejar seu ano-novo, 5678. Confirma, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeitamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Confirmou. Gostaria de lhe fazer a primeira pergunta. O senhor sabe que o senhor está sob juramento.

O ex-Ministro José Dirceu trabalha para sua empresa? Presta algum serviço para a sua empresa?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nada?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nem para a Avianca, nem para nenhuma empresa? Nunca trabalhou na sua empresa?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, não, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Qual a sua relação com ele?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu não o conheço. Eu nunca estive com ele.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, o senhor não o conhece?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não. Aliás, minto, eu estive com ele... eu fui convidado há muitos anos, 6 anos atrás, que eu fui convidado...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele já era Ministro?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, era Chefe do Gabinete Civil e estava presente quando fui convidado à inauguração da sede do PT, em Brasília, fui a um coquetel, ele estava lá e eu apertei a mão dele.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. O senhor foi convidado para a inauguração do PT?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Lógico, Lula foi meu aluno.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Foi seu aluno?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim, senhor. Em 1972.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Em que matéria?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Matemática.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Matemática. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Foi aprovado?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Oi?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Essa é nova. Então está explicado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Todo metalúrgico é bom em matemática.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E fica por aí. *(Risos.)*

O SR. GERMAN EFROMOVICH - São Bernardo do Campo, 1972, curso de Madureza integral.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Foi? Essa é nova.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Fazia escola de engenharia.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A imprensa vai aproveitar essa notícia.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - A imprensa sabe.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Amanhã vai sair esta notícia: *“Veio aqui o professor do Lula”*.

Mas o senhor só ensinou isso para ele?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Juro que foi só matemática.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor só ensinou matemática?

Então, pronto.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Nem religião tentei. Foi só matemática.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nada. Está bom.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o Lula aprendeu acho que noções de administração também, porque cresceu que nem as empresas do Sr. German. *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não estava aqui, Relator, fiz questão de dar os parabéns baseado na prova que ele me mostrou, que ele não poderia passar das 5 horas hoje, que é o ano-novo hoje, e ele provou para o senhor e para o Presidente...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Que V.Exa. fez questão de querer olhar. *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então.

Quero fazer a segunda pergunta: esses aviões que o senhor está recebendo, que estão chegando são novos? Porque algumas empresas compram aviões já usados. Mas, enfim...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Existem, existem... A pergunta é excelente. Não existe avião usado, em termos genéricos. Por que não existem aviões usados?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, não existe para o senhor. Para mim, existe. O avião quando sai zero da Boeing ou da *(ininteligível)* companhia é zero. Se ele vem de outra...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu explico, Deputado. Eu explico. O senhor já viu que eu consigo provar as coisas. Então, me dá a chance que eu lhe explico. As normas internacionais de aviação são diferentes de um carro. Um carro a gente dirige e a gente, quando quebra, chama um guincho, leva embora e troca a peça. Os aviões, e hoje numa forma bem sofisticada, cada parafuso, cada peça tem um documento; e cada parafuso, cada peça, seja qual for, tem um tempo de vida, não importa se ele está bom ou não está bom. O que existe e incomoda o passageiro é que como essa mesma regra não se aplica para o assento, para o interior e tudo o mais, algumas companhias deixam o avião com uma aparência ruim. Aí se diz: *"Ah, está usado"*. Quando o passageiro senta e vê a cadeira quebrada, pensa que o motor também está quebrado. Isso por um lado. Qual o grande motivo hoje para se comprar aviões novos? Dois motivos. Primeiro, quem não estiver consciente com o que o planeta está passando com o aquecimento global e com a emissão de carbono e como o que nós vamos pagar pelo oxigênio no futuro não está na



realidade. Então, as novas aeronaves economizam até 30% de combustível, que também é um elemento de concorrência, e também, como se chama, eles são muito mais limpos, no que diz respeito ao meio ambiente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Entendi.

Eu queria falar para o senhor que nós recebemos aqui, na CPI, um ofício da sua empresa que eu achei um tanto estranho e que trata do passe livre. O passe livre — e o senhor deve saber o que é passe livre — é esse passe que a ANAC usa para viajar nos aviões da TAM, da Gol. A sua empresa respondeu dizendo que não deu passe livre. Eu tenho num relatório a que tive acesso que a sua empresa deu, sim, passe livre.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu não soube desse ofício, deve ter sido respondido...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, eu queria que o senhor respondesse. Deu passe livre?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Pelo que eu sei, a norma da nossa empresa, a não ser em casos... Existem casos em que o SPAC vai inspecionar, vai trabalhar dentro do avião, e a gente é obrigado, não vai cobrar o bilhete, o cara tem direito a voar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como é? O senhor sabe? Ele chega lá na beira...? Porque há hoje uma controvérsia muito grande sobre passe livre. Uns dizem que a ANAC dá um documento, outros dizem que a pessoa vai com sua carteira funcional e chega lá na...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Viana, ajude-me: como funciona isso? Porque eu não estou no dia-a-dia disso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. permite, Sr. Presidente?

O senhor não vai ter microfone, pode falar gritando mesmo.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não é feita, então, uma reserva? Eu gostaria, então, Sr. German...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. Ele não tem de falar no microfone, porque ele não pode falar.



Eu gostaria, então, que o senhor enviasse para cá a relação, porque deve haver um controle dentro da empresa dessas pessoas que viajaram.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Nessa condição?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Em qualquer condição que tenha viajado funcionário da ANAC, eu gostaria.

Sr. Presidente, gostaria agora de ir ao X da questão, que são os HOTRANs. Eu tenho aqui uma relação em que me chamou a atenção — e eu investiguei esses dias aqui, Sr. Presidente — o processo com que o Ministério Público entrou para fechar a pista. Todos os HOTRANs, todos sem exceção, as aeronaves A320 da TAM estão autorizados a viajar com 162 passageiros, todas, todas os que passam pelo aeroporto de Congonhas, 162 passageiros. Quando se trata de outros aeroportos, vai para 174 passageiros, mas, quando se trata do Aeroporto de Congonhas, Relator — e é importante que V.Exa. veja isso —, nós temos aqui 162 passageiros, os HOTRANs. Mas, aí, coincidentemente não mandaram os HOTRANs do vôo 3054. Mandaram de todos os vôos, menos o do Vôo 3054, que foi o vôo do acidente. Mas, aí, como jornalista, fui atrás e consegui o HOTRAN do Vôo 3054, que está aqui. O HOTRAN do Vôo 3054, Deputado Macris, diz quantos passageiros? Cento e sessenta e dois passageiros.

No entanto, hoje a CPI me passou que o avião estava com 187 passageiros. Isso é muito grave. O HOTRAN está autorizado aqui com 162 passageiros, é o Vôo 3054, TAM, aeronave A320, a frequência, segunda-feira, terça-feira, quarta-feira, quinta-feira e sexta-feira, aqui vem o ofício memorado número do HOTRAN, vigência, aqui o vôo sai às 16h — e o Relator, que é da cidade de Porto Alegre pode dizer —, o vôo sairia às 16h55min e chegaria a Congonhas às 18h26min, essa é o HOTRAN desse Vôo 3054. Os quilômetros do trecho são 837 quilômetros, esse é o HOTRAN autorizado pela ANAC, de 162 lugares. Eu não sei, confesso que não sei ler o HOTRAN...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - O HOTRAN é só passageiros.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, se é só passageiro é pior ainda...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sem tripulantes.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, é pior ainda.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não é pior, não.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - O senhor tem de somar...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, mas, aí, para 186, são 24 tripulantes.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, não tem 24.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não conheço avião de 24 tripulantes, o senhor tem isso? Seria um prejuízo muito grande para o senhor. Então, 162 com a tripulação, o comandante, o co-piloto e 4 da tripulação seriam mais 6; 162 mais 6 daria 168. O avião que caiu estava com 187 passageiros. Se bem que havia também colo, eu não sei se o colo conta no HOTRAN. Eu não sei. Isso foi o que chegou. Agora, por que eu estou falando isso, Sr. Presidente?

É importante trazer aqui — e eu acho que vou falar de novo com seu conterrâneo — que estão blindando o Sr. Milton Zuanazzi. Não é o senhor, mas é o Governo, vamos assim dizer. Não se pode blindar mais ninguém aqui, Presidente. Nós temos de trazer alguém da ANAC aqui. E o único que sobrou, pelo que eu sei, é esse Milton Zuanazzi, porque está todo mundo indo embora, mas ele ainda está por lá.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - *“Daqui não saio”* — é a declaração dele hoje.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então. *“Daqui não saio”* — é a declaração dele. Para mim, isso aí pouco importa, mas é importante, Sr. Presidente e Sr. Relator, que ele venha aqui para explicar, porque, no mínimo, isso aqui vai ficar inexplicável para nós. Nós temos aqui oficialmente um HOTRAN de 162 lugares, 162 passageiros, e o avião estava no dia...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ou alguém da TAM... Sim, mas quem autoriza, Deputado Dr. Ubiali, quem autoriza é a ANAC. A ANAC autoriza e fiscaliza. A ANAC, além de autorizar, ela tem de fiscalizar. Se ela autorizou que era 162, a empresa, segundo informações que eu tive, a empresa pode mudar. Ela tem, está aqui a resolução, que é a IAC 1223: *“Assentos oferecidos: deverá constar a capacidade de assentos do equipamento utilizado. Nota: nos casos em que as restrições operacionais determinarem a alteração”* —restrição, Sr. Presidente, é para



menos, não é para mais. Então: *“no caso em que as restrições operacionais determinarem alteração na capacidade do equipamento, deverá ser especificado o número de assentos efetivamente ofertados”*. Em caso de restrição, para menos. Para mais, não pode. Para mais, é a capacidade máxima do avião. Isso aqui está na IAC, Sr. Relator, 1223, no seu item 3.1.7, letra “b”.

Aí, nós vamos para a IAC 1504, IAC é Instrução de Aviação Civil, que tem de ser seguida. *“Boletim de alteração de vôo. As informações registradas em meio eletrônico”* — ou seja, se a empresa quiser, Deputado Macris, fazer uma modificação no HOTRAN, ela tem o seguinte: *“3.5 As informações registradas em meio eletrônico deverão dar entrada no Departamento de Aviação Civil e Divisão de Estatísticas e Projetos Especiais, PL 5, obedecendo o seguinte cronograma”* — aí é importante —: *“Ocorrências ocorridas entre 1 e 7, até o dia 10. Ocorrências ocorridas entre 8 e 15, até o dia 18. Ocorrências ocorridas entre o 16 e 22, até o dia 25. E ocorrências ocorridas entre o dia 23 e 31, até o dia 3 do mês subsequente. A informação via BAVI ou meio eletrônico”*.

Então, a empresa recebeu um HOTRAN e, coincidentemente — e precisamos saber, Sr. Relator, porque isso é importante, tão ou mais importante do que o histórico — todos os HOTRANs que eu tenho aqui do Aeroporto de Congonhas, todos, sem exceção, são de 162 lugares, no A320, do A320. Da sua aeronave, do 108, são 108 lugares.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Nós restringimos a 100.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu sei. Da aeronave que é igual a sua....

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sei.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO —... da TAM. Estou falando da TAM aqui, só da TAM. Da TAM, o F-100 está autorizado lá para 108 lugares. O senhor deve dar mais conforto para os seus passageiros e opera com menos.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Com 100. Nós estamos autorizados, nós pedimos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Com 100. Pouca coisa a menos, não é muito conforto a mais, não, mas, pelo menos...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - O senhor está convidado a experimentar.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Está bem. Quando eu viajar pela sua companhia, eu vou lhe mandar um telegrama.

O A320, todos aqui, 162, 162. Então, eu confesso que eu não sei, por isso que eu fiz uma pergunta no início, antes aqui, na nossa conversa informal, sobre como era que era feito, Sr. Relator. Então, eu não sei se o HOTRAN — e fiz também aqui para o Deputado Macris —, eu não sei se essa quantidade de passageiros depende do aeródromo, do aeroporto, porque, coincidentemente, quando o aeroporto é outro, já vai para 174; quando o HOTRAN vai para outros aeroportos, quando não passa por Congonhas, ele passa a ser 174 passageiros.

Então, parece-me, a meu ver aqui, à primeira vista, que ao ser um HOTRAN para o Aeroporto de Congonhas, há uma restrição, e são 162 lugares. Quando vai para outros, eu tenho aqui, aí vai para 174. Eu tenho, está aqui. Temos aqui um HOTRAN de um A320, que são 174 lugares, Sr. Presidente, que não passa por Congonhas: é Londrina—Afonso Pena—Guarulhos—Luís Eduardo Magalhães—Londrina—Afonso Pena—Guarulhos. Isto é um HOTRAN que não passa por Congonhas. Aí, vemos que muda a configuração do avião.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Permite-me, Deputado Vic? Acho importante esclarecer isso, até porque...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deixa só, antes...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu tenho uma informação adicional.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Tem informação para explicar um pouco essa história?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim. Isso é um cuidado...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas deixa só, antes de V.Sa. falar... Deputado Vic...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Parece que é só para decolagem. Vale para decolagem.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E o avião não chega?

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Não, não. É problema de peso e decolagem.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu sei, mas o avião sai de Salgado Filho e vai descer. Ele não decola, ele desce.

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Sim, mas quando ele desce, ele já usou todo o combustível. Então, se tiver...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aí joga o passageiro de cima? Porque, diga-me, se ele tem de sair de Porto Alegre com 162 e chega lá com 174, com 186...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Eu lhe explico. O que acontece? Isso funciona... Vou lhe dar uma...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deixa eu...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Perdão.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não brigue com o Relator, porque ele não é o Eduardo Cunha.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero pedir licença ao Deputado Vic Pires. Essas informações estão no... Foram entregues à CPI essas informações que V.Exa. está trazendo?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, como sempre, não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como sempre, não?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - São minhas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu gostaria de pedir que V.Exa. repassasse para este Relator...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Com certeza. Eu vou lhe dizer exatamente a fonte. Todos esses HOTRANs estão no processo — e, ontem, a desembargadora esteve aqui... Na defesa para que fossem liberadas as pistas, todos esses HOTRANs estão... Então, para mim já é uma coisa muito complicada e suspeita, porque todos esses HOTRANs estão... Inclusive essa numeração que está aqui, Deputado Macris, é a numeração do processo. Eu consegui esse processo, que não veio para cá, para a CPI. E, nesse processo, estão esses HOTRANs.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Agora, esse outro HOTRAN que eu consegui já foi por minha conta, do Vôo 3054, que não estava no processo. O



HOTRAN está aqui — o Deputado Macris está vindo aqui, junto com o Deputado Ubiali. Está aqui: são 162 lugares.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quero até dar um exemplo pessoal. Eu, pessoalmente, vi várias aeronaves A320, saindo de São Paulo, superlotadas. Eu sou testemunha disso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deixa eu só... Pela gravidade das informações que V.Exa. está trazendo, eu gostaria que fossem repassadas a este Relator...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou lhe repassar tudo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... para que nós pudéssemos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Contanto que V.Exa. indicie no final as pessoas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E eu quero pedir licença a V.Exas. porque eu recebi um chamado, Sr. Presidente, do meu Líder. E, quando o Líder chama, nós temos de atender imediatamente. Então, eu quero pedir licença aqui para me retirar, agradecendo desde já...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Deve ser alguma coisa muito grave. V.Exa. pode nos dizer, informar?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu não sei qual é o assunto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque V.Exa. nunca saiu. V.Exa. está há 5 meses e nunca saiu para ir ao banheiro. *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora estou saindo, então, para atender um chamado do meu Líder. Mas quero, mais uma vez, agradecer ao Deputado Vic Pires...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vou lhe passar hoje, agora, toda a documentação...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... o seu desprendimento de buscar informações muito relevantes para os trabalhos desta CPI. Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O que me chama a atenção, Sr. Presidente, Sr. Relator, é que não subiu para 174, como há em alguns HOTRANs aqui, mas para 186. Ou seja, parece que havia gente em pé no avião, ou no banheiro. Porque são cento oitenta... Eu não sei como pode, de 162, dar uma



diferença de 24 pessoas. São 24 pessoas a mais do que tem o HOTRAN autorizado. A TAM pode até ter entrado com pedido para modificar, mas, para chegar nos 186, eu acho muito difícil. E também, Sr. Presidente, baseado nisso... Quer dizer, é muito suspeito para mim o que vem da ANAC hoje em dia. E, quando esses HOTRANS todos estão lá, no processo, para pedir que não se fechasse a pista do Aeroporto de Congonhas, há uma suspeita dizendo que lá só descia A320 com 162 passageiros, o que é mentira.

Então, a coisa é muito grave, Sr. Presidente. Por isso é que eu peço que V.Exa. hoje deite a cabeça o travesseiro, coloque a sua consciência, como sempre muito limpa, para funcionar e traga aqui urgentemente o Dr. Milton Zuanazzi, ou quem sobrar dessa turma que está aí, da ANAC, para que venha a esta CPI dar essa informação, inclusive também da TAM.

Muito obrigado, Sr. Presidente. Muito obrigado, Dr. German.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós vamos passar a palavra ao Sr. German Efromovich. Se tiver mais alguma coisa a acrescentar...

O SR. GERMAN EFROMOVICH - Primeiro, agradecer a oportunidade que me deram, espero ter contribuído e esclarecido; pedir desculpas até pelo momento com o Deputado Eduardo Cunha — somos velhos amigos de longa data do Rio de Janeiro — e me colocar à disposição, Sr. Presidente. Qualquer contribuição que eu possa dar para a conclusão dos seus trabalhos, eu e a minha equipe estamos à sua inteira disposição. Obrigado a todos e uma boa-tarde.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Queremos agradecer a presença do Sr. German Efromovich, Presidente da OceanAir Transportes Aéreos S.A., dizer que ele prestou bons esclarecimentos hoje a esta Comissão. Deixou-nos uma boa impressão de que domina perfeitamente essa aérea e contribuiu com as suas opiniões para que pudéssemos focar naquilo que é essencial para a solução do problema do tráfego aéreo que nós temos no Brasil.

E, agradecendo ao Sr. German, dizer que essa Comissão fará bom proveito das suas palavras aqui, do seu descortino, da sua opinião a respeito do tráfego aéreo, uma pessoa abalizada que, sem dúvida nenhuma, será levada em consideração por todos nós no nosso relatório final.



Assim sendo, nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária a realizar-se amanhã, dia 13 de setembro, quinta-feira, às 9h, no Plenário nº 9, do Anexo II, para tomada de depoimento do Sr. Reinaldo de Almeida Barbosa, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

Está encerrada a presente reunião.