



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: 1511/07	DATA: 13/9/2007
INÍCIO: 9h47min	TÉRMINO: 12h11min	DURAÇÃO: 2h24min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 1h59min	PÁGINAS: 44	QUARTOS: 24

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

PAULO RAMOS - Deputado Estadual, Presidente da CPI da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro que investigou a venda da VARIG.

REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA - Diretor do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

SUMÁRIO: Relato sobre os trabalhos realizados pela CPI da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro que investigou a venda da VARIG. Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.  
A reunião foi suspensa e reaberta.  
O início da reabertura da reunião não foi gravado.  
Há palavra ininteligível.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 52ª 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 American ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Esta reunião ordinária foi convocada para, às 9 horas, realizar audiência pública com o convidado Paulo Ramos, Deputado Estadual, do PDT do Rio de Janeiro, Presidente da CPI da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro que investigou a venda da VARIG, que se encontra ao meu lado, sentado à Mesa; e, às 10 horas, para tomada de depoimento do Sr. Reinaldo de Almeida Barbosa, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

Esta reunião que nós convocamos hoje para ouvir o Deputado Paulo Ramos, que é Deputado Estadual pelo Rio pela terceira vez, que já foi Deputado Federal aqui em Brasília — foi nosso colega aqui nesta Casa por 2 Legislaturas —, foi um requerimento de autoria do nobre Deputado Otávio Leite, Deputado Federal do Rio de Janeiro, que integra esta Comissão. S.Exa. é um Deputado muito atuante, que tem colaborado intensamente com os trabalhos desta CPI e que tem contribuído de forma decisiva para que esta CPI tenha o andamento e a credibilidade que tem tido até agora e que nós esperamos culminar com o nosso trabalho, o nosso relatório, agora no final do mês, coroando o nosso trabalho, o nosso esforço de quatro meses e meio dedicados a este trabalho aqui na CPI.

Sendo assim, o nobre Deputado Paulo Ramos vai fazer um relato aqui dos seus trabalhos lá na CPI da Assembléia Legislativa e vai deixar um documento conosco, que será apreciado pelo nosso Relator, para fazer parte do nosso relatório final, naquilo que for concernente e do interesse aqui desta CPI.

Então, mais uma vez, agradecendo a presença do nobre Deputado Paulo Ramos, eu vou passar a palavra para que ele possa fazer a sua explanação. E desde já agradecemos a presença de todos que estão aqui, que são interessados nesta CPI tanto quanto nós.

Com a palavra o Deputado Paulo Ramos, agradecendo mais uma vez a sua presença.



**O SR. PAULO RAMOS** - Caríssimo Deputado Marcelo de Castro, Presidente desta CPI; Deputado Dr. Ubiali, que aqui chegou; Deputado Vic Pires, que tenho acompanhado; Deputado Gustavo Fruet, com quem já tive a oportunidade de conversar e dizer da minha alegria por encontrá-lo, na medida em que a lembrança me vem do senhor seu pai, Deputado Maurício Fruet, com quem convivi aqui, nos meus 2 mandatos. Tenho certeza absoluta de que ele, onde está, está muito alegre com a sua atuação firme. V.Exa. honra uma tradição deixada pelo seu pai, com o sobrenome Fruet. Então, é uma alegria muito grande encontrá-lo. Quero fazer uma saudação, Presidente, aos funcionários da VARIG, as vítimas desse processo, que, tão acostumados a viajar de avião, fretaram um ônibus para que aqui estivessem para acompanhar este nosso depoimento. Então, são aqueles que conduzem uma espécie de bandeira, e conduzem com muita firmeza, mas também com sofrimento e com patriotismo. Então, quero agradecer, porque não só é a expressão de uma dedicação muito grande, como também é uma forma de... até de homenagear a CPI aqui da Câmara dos Deputados. Então, muito obrigado a todos por esse quase sacrifício, não é? Mas, Sr. Presidente e Srs. Deputados, eu poderia — e vou fazê-lo muito rapidamente — tecer algumas considerações rápidas sobre questões várias ligadas a essa crise que houve no nosso setor aéreo, para entrar especificamente na questão objetiva que me traz aqui, porque a nossa crise tem algumas raízes e tem algumas razões. Uma das principais razões, na minha avaliação, está vinculada ao período que eu digo pós-Constituinte, porque o País... Na resistência ao regime autoritário, o povo brasileiro empunhou 2 bandeiras: anistia e constituinte. Houve a anistia... Não quero tecer considerações sobre a profundidade, sobre a extensão, sobre o alcance da anistia, mas houve a anistia e houve a Constituinte. E a Constituição promulgada no dia 5 de outubro de 1988, da qual, juntamente com Maurício Fruet, sou um dos signatários, procurou expressar a vontade do povo brasileiro. E uma Constituição que, acima de tudo, privilegiava a soberania nacional. Quando, hoje, verificamos o que acontece na Venezuela ou na Bolívia, alguns se surpreendem, mas basta ler o Capítulo da Ordem Econômica da Constituição de 5 de outubro de 88 para constatar ali que houve a nacionalização do subsolo, o restabelecimento do monopólio estatal do petróleo, bandeira nacional na navegação de cabotagem. Houve muita coisa vinculada à soberania nacional: mercado interno



como patrimônio nacional, empresa brasileira de capital nacional — está ali o Fernando Gasparian, que... —, a bandeira dos juros reais de 12% ao ano. Entretanto, a ordem econômica internacional sinalizou para outro rumo. E o primeiro Presidente da República eleito depois de promulgada a Constituição assumiu exatamente uma orientação política que contrariava aquilo que... E aí iniciou um processo de privatização e de abertura, a mais completa, da nossa economia, em homenagem a interesses os mais diversos — não quero aqui adjetivar, porque não é o meu propósito manifestar aqui a minha visão, mas simplesmente fazer este registro; uma fase de privatização; imediatamente, uma fase de internacionalização, porque as empresas que foram sendo privatizadas e os setores da economia que foram sendo abertos à influência estrangeira passaram a ser internacionalizados, a ponto, hoje, de nós termos, em diversos setores da nossa economia, embora aparentemente controlados por brasileiros, a participação do capital internacional, a participação muito mais expressiva. Eu comparo o que houve com a VARIG com o que houve com o Lloyd. As nossas empresas, hoje, de navegação — mesmo a navegação de cabotagem —, não têm quase que o controle do capital nacional, numa área também que é estratégica, como é a área de aviação civil. Mas o meu convencimento em relação à VARIG é de que houve uma... eu adjetivo como uma orquestração. O episódio da VARIG teve um encadeamento, a partir de decisões políticas. E os governantes foram, progressivamente, capitulando, inclusive o último Governo, que teve uma posição decisiva, de modo a contribuir para... não vou dizer o sepultamento, mas para o aniquilamento, quase o mais completo, da VARIG. As conseqüências, com a saída da VARIG do mercado, são conseqüências que, acredito, já tenham sido exaustivamente tratadas: a malha da VARIG desativada, congestionando as malhas das demais companhias; com isso, os profissionais da área com jornadas de trabalho escorchantes; manutenção das aeronaves, manutenção também sendo precarizada, tendo casos, inclusive — um adjetivo que existe na manutenção —, de canibalização, de peças tiradas de uma aeronave para serem colocadas em outra aeronave. E, no controle do espaço aéreo, os controladores de vôo assumindo também responsabilidades cada vez maiores, tendo que controlar um número muito maior de pontos, um número maior de rotas. Então, tudo isso causando aquilo que verificamos: as empresas aéreas vendendo



passagens acima de sua capacidade. E a avaliação que eu faço hoje é que esse escândalo também foi adremente preparado. Faz parte desse processo de internacionalização desse setor da economia, que é um setor muito importante, porque a VARIG, que tinha linhas internacionais intensificadas... esse mercado vai ser assumido por suas concorrentes. Não apenas as concorrentes nacionais. As concorrentes estrangeiras certamente vão abocanhar. Imaginar que a VARIG, na sua fase de maior crise, chegou a estar vendendo, por ano, mais de 5 bilhões de reais em passagens aéreas, demonstra o tamanho desse mercado. Mas, a par de tudo isso, eu quero tratar especificamente da questão da VARIG e desse processo final. Quero registrar que a CPI da Assembléia Legislativa foi criada, primeiro, porque a VARIG tinha quase todos os seus serviços concentrados no Rio de Janeiro, embora seja uma empresa originária do Rio Grande do Sul. E o Governo do Estado do Rio de Janeiro procurou participar de uma renúncia fiscal, de modo a tentar contribuir para a verdadeira recuperação. O discurso da recuperação da VARIG foi um discurso no qual muitos acreditaram. Depois, verificamos que estávamos diante de uma farsa, de uma mentira. Mas muitos acreditaram, inclusive o Governo do Rio de Janeiro. E aí a Assembléia Legislativa teve forças para criar essa Comissão Parlamentar de Inquérito, a partir da participação do Governo do Estado nessa renúncia fiscal. Não sendo surpreendidos, começamos a constatar inúmeras dificuldades. Primeiro, a partir de posicionamentos do próprio Governo Federal, que num primeiro momento procurou subordinar a VARIG à TAM. Uma proposta de fusão que não foi bem-sucedida, na medida em que os funcionários da VARIG resistiram muito, porque, sendo a TAM muito menor do que a VARIG, na fusão a proporção era praticamente de 95% para 5%. Houve muitas insinuações: insinuações que têm algum vínculo com a realidade; insinuações sobre compromissos eleitorais que deveriam ter sido cumpridos com a TAM, porque a TAM é que teria... não vou dizer patrocinado, mas conduzido representantes do partido que ganhou a eleição em suas campanhas eleitorais; coisas que não rebuscamos, porque não tínhamos nem forças para fazê-lo, porque é fácil compreender as limitações maiores. Se o Congresso Nacional... Se na Câmara dos Deputados, às vezes, realizar uma Comissão Parlamentar de Inquérito não é fácil, dependendo dos interesses dos envolvidos, imaginem na Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro.



As dificuldades são muito maiores. Então... Enfrentamos dificuldades também que nos surpreenderam, estas sim, dificuldades que vieram da Vara Empresarial. Então, o Governo Federal propõe um modelo de fusão; não foi acolhido; vem a nova lei — a nova lei que possibilitou uma recuperação judicial que não houve. Na verdade, o que houve foi a criação de uma nova empresa; uma nova empresa que se apropriou única e exclusivamente do nome da VARIG; um nome que foi construído pelo trabalho dos seus funcionários. Aqui todos... Não sei se... Acredito que muitos que estão aqui na sala, no exercício do mandato, tenham vivido isso. No período em que passei aqui como Deputado Federal, todos os Deputados preferiam viajar na VARIG. Era uma disputa no aeroporto, nas quintas ou sextas-feiras, na volta para os Estados, porque todos queriam viajar... Por quê? A VARIG era mais confiável, a VARIG era mais confortável. Então, a VARIG tinha um padrão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - A alimentação era melhor...

**O SR. PAULO RAMOS** - Tudo era melhor. Vou tomar a liberdade de dizer que até as aeromoças eram mais bonitas. (*Riso.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não eram as barrinhas de cereais do Vic Pires, hoje. (*Palmas.*)

**O SR. PAULO RAMOS** - Até as aeromoças eram mais bonitas. Mas, então, enfrentamos dificuldades, porque, com a nova lei, imaginávamos que haveria uma verdadeira recuperação judicial. E não houve uma recuperação judicial. Houve a criação de uma nova empresa, que se apropriou do nome da VARIG, inclusive com um novo certificado de habilitação de empresa de transporte aéreo, chamado CHETA. Os trabalhadores perderam os seus direitos. Até hoje estão lutando para o reconhecimento dos seus direitos. São praticamente os únicos prejudicados. E, para demonstrar as dificuldades que a Vara Empresarial, no Rio de Janeiro, criou para a nossa CPI, o juiz da Vara Empresarial, por 2 oportunidades, me interpelou judicialmente, em função de declarações que eu fazia, e se recusou a ter uma interlocução com a Comissão. A Associação dos Magistrados do Rio de Janeiro entrou com um mandado de segurança, dizendo que a CPI estaria interferindo nas atividades do Poder Judiciário, fazendo a investigação. Mas eu posso dizer, com a responsabilidade que tenho, que há motivos de sobra para que haja uma suspeição



clara sobre o procedimento da Vara Empresarial. Tratamento deferente... Porque houve 2 leilões. No primeiro leilão houve um procedimento, quando os funcionários se organizaram para adquirir a empresa. Aliás, os funcionários se organizaram e decidiram, inclusive, envolver o seu próprio patrimônio — não apenas os créditos trabalhistas, como também o seu fundo de pensão. Surpreendentemente, no momento em que os trabalhadores se mobilizavam com essa finalidade, houve a intervenção do Governo Federal no fundo de pensão, de modo a criar dificuldades para que os trabalhadores, efetivamente, tivessem a possibilidade de assumir o controle da empresa. Mas a Associação dos Magistrados impediu que houvesse essa interlocução e ajuizou um mandado de segurança. Mesmo assim, a CPI conseguiu caminhar. O primeiro leilão não foi bem-sucedido, e houve o segundo leilão. O tratamento dispensado à empresa que foi estruturada para o segundo leilão foi um tratamento completamente diferenciado, a ponto — veja bem — de o certificado para a futura empresa estar... começou a ser providenciado antes do leilão, sem saber qual seria a vencedora. Um dado importante é que os novos controladores tinham um débito com a VARIG maior do que o valor que eles pagaram na compra da empresa. Associaram-se o grupo de investimento Matlin Patterson, americano, representado aqui no Brasil por um senhor de múltipla nacionalidade, chamado Lap Chan, e outros 3 brasileiros: Marco Audi, Marcos Haftel e Luiz Eduardo Gallo. O fundo americano entrando com mais de 6 milhões de dólares; e cada um dos outros, cada um como pessoa física, entrando também com mais de 6 milhões de dólares. Figuras que não têm uma tradição empresarial, a não ser um, que é o Audi, cuja tradição empresarial somente o descredencia, porque tem o nome envolvido em muitas falcatruas; e os outros sem tradição empresarial. Aprovamos, na nossa Comissão Parlamentar de Inquérito, a quebra do sigilo bancário, fiscal e telefônico dos 4. E é preciso dizer que o Supremo Tribunal Federal já manifestou entendimento de que Comissão Parlamentar de Inquérito de Assembléia Legislativa tem poderes para quebra de sigilo bancário, fiscal e telefônico. Já é uma decisão do Supremo, que foi provocada exatamente por uma Comissão Parlamentar de Inquérito da Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro, por outra CPI. Fundamentamos e, quando estávamos encaminhando a documentação ao Banco Central e à Receita Federal etc., o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro



concede uma liminar aos 4, para que a Assembléia não pudesse quebrar o sigilo. Não chegou a ser tão surpreendente assim, porque já estávamos cientes dos obstáculos anteriores. Mas foi algo assim que dificultou muito a nossa investigação. Eu sei que a CPI aqui também caminha para a sua reta final, mas ainda seria necessário, seria razoável, que a CPI aqui da Câmara dos Deputados, analisasse, buscasse, através do Ministério Público, através de outros organismos, essa quebra. Porque eles compram por 20 milhões, depois vendem por 320 milhões, alguns meses depois. Na verdade, eles podem ser vistos através daquele adjetivo conhecido: laranja. Porque não pode existir outra interpretação. Eles entram numa sociedade com recursos de origem duvidosa, participam e depois saem, alguns meses depois, vendendo por um preço, vamos dizer, 15 vezes superior. Então, não chega a ser tão estranho, nos dias de hoje, porque estamos aí, a par, acompanhando vários outros episódios igualmente escabrosos. Um exemplo... Porque os funcionários da VARIG ficam muito tensos e em cada momento eles vão recuperando na nossa memória alguns fatos. Recebo aqui, e vou deixar, uma sugestão que recebi. O juiz da Vara Empresarial excluiu, na recuperação judicial, a Fundação Ruben Berta, estranhamente. Qual é a razão de excluir a Fundação Ruben Berta, se ela era a controladora? Mas excluiu. Então, nós concluímos o nosso trabalho sabendo que, na recuperação judicial, somente os trabalhadores da VARIG, brasileiros, é que estão enfrentando resistências quanto ao reconhecimento de seus direitos trabalhistas. Por coincidência, quando eu ontem estava no aeroporto, à noite, para vir prestar essa pequena colaboração, recebi do Sindicato dos Aeroviários o último relatório do gestor judicial. O último relatório. Aliás, falando em gestor judicial, um dado interessante é que o juiz da Vara Empresarial nomeou um administrador judicial, um advogado, uma pessoa física, um advogado — a VARIG estando em dificuldades — pagando 147 mil reais por mês. Mas o administrador judicial prestou depoimento na CPI, resolveu cumprir com suas tarefas e com 6 meses ele mesmo pediu para sair porque ele fazia relatórios ao juiz, dizendo do descumprimento de várias exigências da lei, por aqueles que estavam gerindo a VARIG, e o juiz não tomava providência. Ele foi destituído e depois foi contratada uma empresa de consultoria, conhecida como Deloitte, por um valor muito maior. Como é que uma empresa com dificuldades de caixa age de maneira



tão perdulária? Mas recebi esse documento e o trouxe para deixar aqui, demonstrando, a partir da reação que houve na Argentina, de não aceitar vôos da VARIG, tendo em vista o descumprimento dos direitos trabalhistas dos seus compatriotas argentinos que em outros países eles passaram a pagar. Então, eu tenho aqui, por exemplo, está aqui: Lima, no Peru. Situação trabalhista: demitidos 23 empregados da filial, que demandaram judicialmente à empresa, cujo cálculo da indenização feita com base e tal corresponde aproximadamente a 386 mil 314 dólares, que eles estão pagando. A empresa antiga está pagando dívidas trabalhistas em outros países, certamente para garantir os vôos da nova VARIG para esses países.

**O SR. FERNANDO GABEIRA** - Paulo, você tem dados sobre aposentados nos outros países, ou não?

**O SR. PAULO RAMOS** - De aposentados ainda não. Estamos buscando. Mas, quando eu citei aqui algumas questões ligadas à resistência do Poder Central, em relação à VARIG, uma tentativa de encontro de contas, a VARIG tendo um crédito reconhecido, que só falta agora... Já ganhou em todas as instâncias, está no Supremo Tribunal Federal. A Transbrasil ganhou, o Governo pagou, se o Governo quisesse sinceramente participar da recuperação da VARIG, teria feito o encontro de contas. E era uma quantia razoável, mais de 4 bilhões. E não participou. Na verdade havia uma decisão política anterior de transferir o nome da VARIG para um concorrente e, ao mesmo tempo, deixar os trabalhadores na situação em que eles se encontram, inclusive os aposentados que estão perdendo o fundo de pensão, que está em extinção. Aqui está: no Chile, também 298 mil dólares, 11 empregados. Tem outros: Santa Cruz de la Sierra. Cada lugar tem... Então, hoje a expectativa está voltada também para essa CPI, que, ao cuidar do apagão aéreo, não pode deixar de reconhecer que o fim da VARIG, nos moldes, no estágio em que ela se encontrava, mesmo tendo problemas de gestão, problemas de gestão que foram causados pelos gestores, mas também pelos governos anteriores, não só com a abertura feita anteriormente, como também... Já que era economia de mercado, livre iniciativa, por que o Governo então fixou o preço das tarifas somente para as empresas nacionais, enquanto as empresas concorrentes internacionais eram subsidiadas por seus governos? E a VARIG, embora fosse uma empresa privada,



também cumpria um papel, como se estivesse vinculada a um projeto nacional. A VARIG assumia rotas reconhecidamente deficitárias. Então, Sr. Presidente, nesse relato que eu considero um pouco atropelado, na medida em que são muitas as informações que eu gostaria de transmitir, fica muito difícil exercer aqui o poder de síntese. Eu aprendi, há muitos anos, um ditado que diz que o que distingue o sábio do beócio é o poder de síntese. Então eu aqui, com muito sacrifício para não ser nem sábio, nem beócio, fiz o possível. Muito obrigado, estou à disposição para responder às perguntas (*Palmas*).

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nós agradecemos a explanação ao Deputado Paulo Ramos e dizemos que, para ser um político, já foi Deputado Estadual por duas Legislaturas, Deputado Estadual no terceiro mandato, tem um poder de síntese muito grande (*Risos.*), porque não é o forte dos políticos o poder de síntese.

**O SR. PAULO RAMOS** - Sr. Presidente, eu sei o que é uma CPI, sei que ainda tem outro depoente e sei que não é fácil conduzir. Estou deixando os documentos também e cada um terá a chance de ver.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Exato. Tranqüilo. Essa foi a finalidade, eu já expliquei aqui e vou repetir: o nobre Deputado Otávio Leite, membro desta CPI, Deputado muito atuante e participativo aqui na CPI, fez um requerimento pedindo que nós abrissemos um espaço aqui, para que o Dr. Paulo Ramos, que foi presidente da CPI na Assembléia Legislativa no Rio de Janeiro, trouxesse aqui o documento que eles produziram lá, para poder ser compulsado pelo nosso Relator e que ele pudesse tirar as informações necessárias para a constituição do seu relatório.

Então, essa é exatamente a finalidade da presença do Deputado Paulo Ramos aqui. Ele fez a sua explanação, vai deixar o documento conosco e nós vamos consultá-lo para fazer as observações que julgarmos pertinentes ao nosso problema. A CPI dele lá é a CPI da compra da VARIG, do problema da VARIG, mas naturalmente tem conexão com a crise no sistema de tráfego aéreo nacional que estamos vivendo. Então, sem dúvida nenhuma, nós iremos, através do Relator, aproveitar esse documento que foi produzido. Sendo assim, indago se alguém gostaria de fazer algum questionamento, alguma pergunta.



Dr. Ubiali com a palavra, por favor.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Exmo. Sr. Paulo Ramos, experiente político, Deputado que mostrou aqui muita sabedoria nas suas colocações, quero apenas deixar claro um ponto, para que eu tenha certeza de que o que eu entendi foi o que o senhor disse. O senhor disse, na verdade, que a transação da VARIG, a quebra da VARIG, a mudança de domínio no controle da VARIG, na verdade, foi um assalto ao Erário público, uma vez que a VARIG, apesar de ser uma empresa privada, tinha incentivos fiscais etc, e que inclusive isso aconteceu. Foi isso que o senhor afirmou?

**O SR. PAULO RAMOS** - E ainda adiciono, afirmando que foi exatamente isso o que eu quis dizer. E ainda foi um crime de lesa-pátria mesmo, na sua verdadeira caracterização.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - O senhor também disse e sugeriu... Eu não entendi uma coisa: a CPI já terminou lá?

**O SR. PAULO RAMOS** - É, eu estou deixando cópia aqui do relatório da CPI com o meu voto em separado, porque todas as Casa Legislativa têm sua correlação de forças, e na relação lá no Estado com o Poder Judiciário naturalmente eu tive dificuldades na CPI de incluir o meu posicionamento a respeito da resistência enfrentada especialmente na Vara Empresarial do Ri de Janeiro. Mas vamos ainda apreciar o relatório no plenário. Vou tentar, no plenário da Assembléia Legislativa, fazer aprovar o meu posicionamento a respeito das resistências interpostas pela Vara Empresarial, pelo... o Tribunal de Justiça, de modo geral, mas com pessoas específicas, não o Tribunal como figura genérica, mas os representantes do Tribunal de Justiça que participaram dessa recuperação judicial, que eu digo que não houve, a recuperação que não houve. O que houve foi uma manipulação para que a VARIG fosse aniquilada e que os novos compradores comprassem somente o nome da VARIG.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - O senhor disse também que a VARIG foi comprada por 20 milhões de dólares e vendida por cerca de 300 milhões de dólares.

**O SR. PAULO RAMOS** - Trezentos e vinte.



**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Trezentos e vinte. Então foram exatamente 300 milhões de dólares a mais. O senhor... Também eu entendi que... Na opinião do senhor isso foi um tipo de lavagem de dinheiro?

**O SR. PAULO RAMOS** - Pois é, porque as figuras envolvidas algumas são figuras conhecidas. Então é muito fácil, pelos nomes, saber da interligação dessas figuras com outros episódios. Então... E chega a ser até, eu digo assim, uma desfaçatez. Como é que num caso dessa dimensão ainda se utilizam — vou usar uma expressão — de laranjas identificados, laranjas carimbados. Quer dizer, uma coisa... Mas, nessa quadra da vida nacional a gente acha que tudo é possível.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - É possível, mas não desejável. A gente tá aqui para evita isso.

**O SR. PAULO RAMOS** - Não, eu estou na esperança que essa CPI pelo menos consiga dar caminho para quebrar os sigilos bancário, fiscal e telefônico dos compradores. Pelo menos isso.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - O senhor disse também que a intervenção do Governo Federal no fundo de pensão, na sua opinião, foi proposital, para impedir a recuperação, via funcionários da VARIG, da VARIG?

**O SR. PAULO RAMOS** - Pelo momento em que houve a intervenção. O fundo de pensão vinha enfrentando dificuldades bem anteriores. Mas dificuldades também porque o próprio Governo não repassava a sua parte, porque o Governo tinha responsabilidades dentro de um percentual nas passagens aéreas, esse percentual deveria ter sido repassado para o fundo de pensão. E durante anos a fio. No momento em que os trabalhadores se mobilizam e resolvem utilizar o fundo de pensão, no momento em que é nomeada para presidir o fundo de pensão uma figura que era um pouco discrepante do rumo que vinha tomando a intervenção, fica pelo menos como suspeição. Mas uma suspeição cotejada com outras suspeições e com outras provas, a conclusão fica mais fácil.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Nós vimos, em algum momento, duas afirmações contraditórias, não do senhor, mas na história da VARIG. No momento em que havia uma expansão contínua do segmento de transporte aéreo, em que havia uma demanda crescente, uma demanda acima do crescimento, inclusive de países considerados exemplos de crescimento, como a própria China, um índice que



variava de 8, 9, 12 até de crescimento, ao mesmo tempo a gente tinha uma empresa que teoricamente estaria pagando salários muito altos para os seus funcionários, que estariam com aviões obsoletos... O senhor chegou a essa conclusão ou não?

**O SR. DEPUTADO PAULO RAMOS** - Veja bem, existe, obviamente, sempre uma preocupação nessa chamada redução de custos. Essa redução de custos ela procura se dar também na redução da folha de pagamento. A VARIG era uma empresa que teve problema de gestão, mas, com certeza absoluta, os problemas não estavam situados na remuneração paga aos funcionários da VARIG. Havia outros problemas, inclusive problemas resultantes da interferência do Governo. Claro que tinha problemas. Todos nós reconhecemos que a VARIG tinha problemas, mas os problemas não estavam concentrados na folha de pagamento.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Aonde estavam concentrados esses problemas?

**O SR. PAULO RAMOS** - A VARIG, pela ação de alguns gestores, ela começou a ter um comportamento que adjetivo como perdulário. Obviamente que esse comportamento perdulário ele se destinava a beneficiar alguém. Isso não era por incompetência, isso foi sendo estimulado na medida em que passou a ter um objetivo, que era o objetivo de liquidar com a empresa. Eles foram contribuindo para o agravamento, e o bote foi dado no momento em que a conveniência das competidoras, essa conveniência prevaleceu. Eu não tenho dúvidas de que assim como aconteceu no setor, no transporte marítimo, vai acontecer com o setor aéreo nacional. As empresas internacionais vão tomar conta do mercado.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Seriam as empresas internacionais ou as concorrentes nacionais?

**O SR. PAULO RAMOS** - As concorrentes nacionais num primeiro momento. Assim como no caso do Lloyd, as concorrentes... Porque o caso do Lloyd era interessante. O Lloyd tinha um percentual. Assim como a VARIG tinha quase que as linhas internacionais como cativas, o Lloyd tinha um percentual de cargas a transportar. Se ele não preenchesse aquele percentual, quem transportava eram empresas de bandeira nacional. E as empresas de bandeira nacional tiveram interesse em liquidar o Lloyd, pensando que elas assumiriam tudo. Com a abertura, as empresas internacionais tomaram conta. E é o que vai acontecer, brevemente,



com as empresas nacionais. Isso vai... Já começa a acontecer, basta começar a pesquisar a composição societária dessas empresas. Aliás, falando em composição societária, em um documento que eu trouxe, que foi um ofício, nós tentamos também verificar a movimentação das ações da VARIG na Bolsa de Valores, porque recebemos denúncias de que em determinados momentos de flutuação, para mais ou para menos, das ações da VARIG havia compra ou venda de lotes inteiros. Encaminhamos para a Comissão de Valores Mobiliários um ofício pedindo. A Comissão de Valores Mobiliários disse que essas transações estavam protegidas sob sigilo, e não estão. Mas ela não informou. Mas é uma solicitação, e eu acredito que ainda possa dar tempo de esta CPI solicitar, verificar a manipulação das ações da VARIG.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Bom, eu concluo que, de repente, esta CPI, que já está terminando, não tenha tempo para fazer isso. Mas eu estou quase sugerindo uma CPI da VARIG aqui.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. PAULO RAMOS** - Ah, se puder fazê-lo... Eu tenho certeza de que, se isso for possível, a Câmara dos Deputados, com a força maior que tem, vai alcançar resultados, eu tenho certeza, bem esclarecedores, muito esclarecedores. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos conceder a palavra ao nobre Deputado Gustavo Fruet.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Obrigado, Presidente. Primeiro este registro para cumprimentar o Presidente pela iniciativa — o que era para ser uma reunião interna de recebimento do Dr. Paulo e dos documentos do resultado da CPI no Rio de Janeiro se transformou numa sessão aberta — e a preocupação do Presidente e do Relator de dar uma dimensão de importância e respeito a assunto desta relevância.

Mas são 2 as observações. A primeira, Dr. Paulo, de agradecimento. O senhor gentilmente faz uma referência a mim, mas, em especial, a meu pai, e é uma alegria conhecê-lo, reencontrá-lo e destacar essa boa lembrança que tenho do seu pedido também na Constituinte, como amigo dele.

**O SR. PAULO RAMOS** - Obrigado.



**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - O senhor tenha certeza de que eu procuro aproveitar aqui esses créditos que ele deixou aqui em Brasília e evitar queimá-los todos diante de seguidas brigas e disputas de que nós acabamos participando aqui no Congresso Nacional.

A segunda observação é objetiva. A CPI já está na fase final. Provavelmente, na segunda ou terça-feira, o nosso Relator deve apresentar já o seu relatório. No início, nós propusemos a possibilidade de discutir a questão VARIG como um dos componentes da crise aérea — é evidente que a CPI tomou uma outra dimensão, em especial após o acidente trágico com o avião da TAM. E nesse momento até também destacou o Dr. Ubiali que não haverá muito tempo para que se possa aprofundar assuntos com tantas variáveis e com tantos componentes políticos, inclusive da nossa história recente, que geram ainda muita reação.

Eu dou um exemplo objetivo desta Comissão. Foi apresentado um pedido de convocação do Dr. Roberto Teixeira, advogado, e esse pedido acabou sendo retirado, por solicitação do próprio autor do requerimento, pelos envolvimento, e até, entendo, o impacto que isso possa ter também nesse episódio VARIG, pela relação, pelos personagens muito próximos ao atual Governo.

Mas, objetivamente, se for possível, e o Relator, acredito, se tiver dados objetivos, poderá a CPI de alguma maneira contribuir com relação a essas etapas do processo VARIG, um capítulo não concluído na vida brasileira, uma história que ainda vai demandar aprofundamento para compreensão.

O senhor citou a questão do Ministério Público, e o que eu lhe peço é o que mais nós pudermos de alguma maneira incluir no relatório final, é claro que se houver também convergência dentro da Comissão, para algumas medidas que a CPI, para o seu relatório, possa solicitar. Isso, evidentemente, depois tem um acompanhamento, porque já há uma lei que determina que as autoridades que recebam o relatório da CPI prestem essas informações e quais os procedimentos adotados à Câmara, com periodicidade.

Então, além da possibilidade do Ministério Público, eu recebi aqui do Dr. Ivan Martins, que é até do meu Estado, coordenador dos aposentados e pensionistas do Aerus... Ele cita a medida que está no Supremo, até a liminar que foi conseguida pelo Governo. Cita o processo que está no STJ, agora objeto de embargos por parte



do Ministério Público com relação àquele encontro de contas. De alguma maneira, a CPI — e aqui não vejo problema, Presidente — poderá solicitar essas informações, ou pedir aos tribunais, respeitando os procedimentos de julgamento.

Mas, no que mais nós podemos avançar? Por exemplo, será possível uma reunião, ainda antes do encerramento da CPI, com algum representante do Governo, para que objetivamente se possa pedir alguns dos encaminhamentos feitos pela CPI da Assembléia Legislativa? Então, se o senhor puder apresentar isso, se não agora, ou ainda hoje, ou até amanhã, para que o Relator possa avaliar e, evidentemente, verificar se é possível a CPI incluir no relatório final, o que dará margem para cobrança posterior.

E uma pergunta. Diante de tantos fatos que o senhor destacou — é claro que por documento poderemos de alguma maneira ter melhores dados —, eu lhe pergunto qual foi o papel da ANAC nesse processo, se a CPI da Assembléia ouviu alguém da Agência e se a Agência teve um papel decisivo com relação aos desdobramentos da operação.

**O SR. PAULO RAMOS** - Quero registrar que ouvimos lá o Dr. Roberto Teixeira em depoimento. E eu estou deixando o disquete com todos os depoimentos, e há também o depoimento que ele prestou na nossa CPI. Sobre sugestões, no nosso próprio relatório, nós temos vários pedidos de providência, mas sabemos todos que a CPI, mesmo quando ela encerra os seus trabalhos, os documentos podem continuar chegando. Então, seria interessante oficialiar a Comissão de Valores Mobiliários, para, mesmo que *a posteriori*, desse a conhecer como aconteceram as movimentações de ações da VARIG num determinado período, porque — como é que se diz? — é um dado bem relevante, porque nós recebemos informações e passamos a suspeitar, mas só teríamos a oportunidade de comprovar — porque seria leviandade também expor o nome das pessoas sem que tivéssemos a certeza... E a movimentação dessas ações pode trazer esclarecimentos sobre quem, naquele período, estava ganhando com a flutuação das ações da VARIG; às vezes até pessoas ligadas à recuperação judicial. Então, como houve essa... Sobre a ANAC, nós vivemos um período de alguma contradição na CPI, porque nós imaginávamos, chegamos a acreditar, num período, que a recuperação judicial era uma verdade, e a recuperação judicial ensejaria a



recuperação dos postos de trabalho. E começamos... O Presidente da ANAC, Dr. Zuanazzi, prestou depoimento na CPI. E nós estávamos preocupados com o tempo para a concessão do certificado, do novo certificado. E, depois, verificamos que era o contrário, que, para a concessão de um certificado para uma nova empresa, a lei exige... A criação de uma nova empresa depende de licitação. Há uma porção de coisas. Então, nós percebemos, a partir de um determinado momento, que a ANAC estava cumprindo um papel como parceira nessa transição, até porque já vinha tomando providências para a concessão do certificado antes do leilão, sem saber quem seria o vencedor, sem saber o resultado do leilão. Então, o papel da ANAC naquilo que eu digo que foi uma orquestração, o papel da ANAC está presente também nesse esforço de sepultar uma empresa, esquecer a sucessão trabalhista, deixar com a empresa superada todos os débitos trabalhistas, criar uma empresa nova, sem qualquer débito, mas se apropriando do nome. Então, a ANAC deu essa contribuição. Nós temos aqui nos disquetes, nós temos todos os documentos que a ANAC nos enviou. Então, eu estou convencido de que foi uma coisa adrede preparada, que foi sendo conduzida de acordo com cada circunstância, com cada momento. Tudo foi sendo ajustado com o objetivo de fazer essa transferência, porque ninguém pode imaginar que um empresário importante adquira por 320 milhões uma coisa que, poucos meses antes, havia sido adquirida por vinte e poucos milhões. Ou foi um excelente negócio para quem comprou por 20 e vendeu por 300, ou, não sei, foi um mal negócio, porque é altíssimamente suspeito. Então, temos sugestões, como essa. A quebra do sigilo é algo fundamental para se compreender.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Sendo assim, então, nós vamos, mais uma vez, agradecer...

**O SR. PAULO RAMOS** - Sr. Presidente, permita-me, apenas para completar.

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

**O SR. PAULO RAMOS** - É a questão do fundo de pensão. É claro que há uma ação. O Governo Federal resiste, quando ele poderia encurtar, ele poderia terminar com o suplício dos funcionários, especialmente os aposentados, se ele não se utilizasse de mecanismos tão exaustivos no campo do Judiciário para procrastinar uma solução. Quer dizer, chega a ser uma perversidade adicional. O



Governo poderia dar essa contribuição e esgotar essa ação, porque ele já perdeu outras. Já pagou outras! Por que não em relação a esta ele perseverar nessa sanha maldita, não é, de supliciar ainda mais os funcionários da VARIG?

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Regimentalmente, não pode. Mas, sem usar o microfone, V.Sa. pode falar, de pé mesmo.

Não, não precisa do microfone, que é para não ser registrado.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível. Palmas.)*

**O SR. PAULO RAMOS** - A VARIG inteira valeria muito mais. Eles fatiaram a VARIG para vender mais barato, a VARIGLOG, a VEM e a unidade produtiva. Eles dividiram e agora estão recompondo, estão recomprando, o que prova que é necessário uma CPI nova, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Então, vamos agradecer a presença do Deputado Estadual Paulo Ramos, do PDT do Rio de Janeiro, que é o Presidente da CPI da Assembléia Legislativa do Estado.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Vic Pires.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, eu estava inscrito, mas ia declinar da palavra. Mas, depois das palavras do nosso companheiro da VARIG, do nosso comandante, eu acho que nós todos aqui desta CPI temos um dever. Nós não precisamos aqui ficar repetindo o que é e o que foi a VARIG, a história da VARIG neste País. Desde que eu me entendo como gente, a VARIG sempre representou o Brasil muito bem aqui e lá fora, principalmente lá fora. Era um orgulho nacional. Mas eu não vou repetir aquilo que tudo mundo sabe, mas eu acho, Sr. Presidente, que temos o dever aqui todos nós de partir daqui desta CPI. Nós já estamos no final dela, Relator, já estamos acabando, e pouco pudemos fazer nesta CPI pela VARIG. Vamos ser sinceros. Então, acho que temos aqui o dever com o Brasil, com a VARIG, com esses companheiros que estão aqui de colher assinaturas para uma CPI da VARIG. *(Palmas)*

**O SR. PAULO RAMOS** - Maravilha.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Nós temos o dever de fazer isto, de colher uma CPI e todos nós participarmos desta CPI e começar do zero...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Se não houver nenhum candidato a presidir... *(Risos.)*

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - ... com o mesmo Relator, com o mesmo Presidente, que muito nos honra, e trabalhar pelo Brasil, porque trabalhar pela recuperação da VARIG, trabalhar pela VARIG e pela história da VARIG é trabalhar pelo Brasil.

Muito obrigado, Sr. Presidente. *(Palmas)*

**O SR. PAULO RAMOS** - Sr. Presidente, sugiro que comecem hoje a recolher as assinaturas.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E eu quero ser o primeiro a assinar. *(Palmas.)*

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. Nós agradecemos.

Então, vamos agradecer ao Deputado Paulo Ramos, que trouxe essas importantes contribuições já no final da nossa CPI.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Apenas pela ordem, Sr. Presidente, para que fique claro, enquanto temos aqui a presença de todos os nossos companheiros da VARIG, gostaria de pedir e determinar ao meu partido, o Democratas, que faça agora o ofício pedindo as assinaturas, para que possamos recolher ainda agora de manhã assinaturas dentro da CPI, para que essa CPI já comece a nascer hoje. A primeira CPI será do nosso Presidente. *(Palmas.)* Essa CPI começa hoje com a primeira assinatura do nosso Presidente Marcelo Castro, do nosso Relator e de todos nós aqui. Então, gostaria de determinar ao Democratas, à Assessoria, que fizesse essa solicitação de uma CPI, para que ela nasça hoje e esta data fique marcada aqui, para essa nova reconstrução da VARIG.

Muito obrigado, Sr. Presidente. *(Palmas.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Bom. Nós vamos, além de agradecer ao Deputado Paulo Ramos a sua contribuição, a sua presença aqui, queremos agradecer a todos os funcionários da VARIG, que se deslocaram com



sacrifício, aqueles que eram acostumados a andar de avião, que vieram de ônibus, como disse aqui o nosso Paulo Ramos, mas para mostrar o interesse, a sua luta, a sua determinação em, embora tardiamente, encontrar essa solução.

E dizer para todos que nós aqui não só como Parlamentares, mas como cidadãos brasileiros, todos nós torcemos, anos a fio, para uma solução do problema da VARIG. Infelizmente, deu no que deu. A VARIG foi a grande companhia brasileira, a grande companhia dos vôos internacionais, que era um padrão de qualidade, um padrão de assistência. Como disse o Paulo Ramos, as aeromoças mais belas, sem querer ofender as demais. *(Risos.)*

Mas, sem dúvida nenhuma, havia um padrão VARIG de excelência, de qualidade. E esse padrão, naturalmente, nos deixa muito saudosos.

Esta CPI, como sempre, está aberta a todas as informações, a todas as solicitações, e, com certeza, o nosso Relator fará bom uso desses documentos que nos foram deixados hoje aqui pelo Deputado Paulo Ramos, a quem agradecemos.

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

Eu gostaria de pedir desculpas publicamente a todas as aeromoças e comissárias deste Brasil, quando eu comparei a Dra. Denise Abreu com comissária de vôo. Ela é muito menos do que isso. *(Palmas.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Então, sendo assim, nós vamos suspender esta sessão pelo prazo de 5 minutos e, em seguida, retornaremos para a audiência com o Sr. Reinaldo de Almeida Barbosa, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

Está suspensa a presente reunião.

*(A reunião é suspensa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - (Início não gravado) ... inicial. O tempo regimental aqui, Sr. Reinaldo, é de 20 minutos. Mas V.Sa. se sinta à vontade. Se desejar, pode ultrapassar esse tempo — tem sido uma praxe aqui desta CPI —, contanto que V.Sa. se sinta satisfeito em sua explanação, se for do seu desejo também. Se V.Sa. não quiser fazer nenhuma explanação, nós poderemos ir diretamente às perguntas. *(Palmas.)*



Sendo assim, eu passo a palavra ao Sr. Reinaldo de Almeida Barbosa, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Muito bom-dia, Sr. Presidente, plenária, eu fui convidado para esta CPI. Serei breve na minha colocação, em responder junto ao que foi questionado e contribuir com esta Casa. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O depoente não querendo fazer nenhuma exposição inicial, nós vamos passar diretamente à fase de inquirição, para isso concedendo a palavra ao nobre Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo que julgar necessário.

Com a palavra o Relator.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Bom-dia, Sr. Presidente, bom-dia Sras. e Srs. Deputados, bom-dia a todas e a todos os presentes, bom-dia Sr. Reinaldo de Almeida Barbosa, que comparece a esta CPI na condição de Diretor do Sindicato Nacional dos Aeroviários. Agradeço a presença a 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 entre os aviões da Gol e da ExcelAire, em setembro do ano passado.

Sua convocação para depor nesta CPI, Sr. Reinaldo de Almeida Barbosa, justifica-se pelo fato de V.Sa., enquanto Diretor do Sindicato Nacional dos Aeroviários, ser detentor de informações importantes para os esclarecimentos de alguns fatos que estamos investigando.

Certo de poder contar com a sua colaboração, inicio meus questionamentos, e vou fazê-los de forma direta, de pingue-pongue. Conforme for perguntando, V.Sa. pode ir respondendo.

O primeiro questionamento é: qual é a formação profissional de V.Sa., a empresa em que trabalha e a função que desempenha enquanto trabalhador do setor aeroviário e onde está lotado?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Sr. Deputado Marco Maia, estou lotado no Rio de Janeiro, no Aeroporto Santos Dumont, como mecânico de manutenção de aeronave.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Qual é a sua empresa? Quantos anos você ocupa essa função?



**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Empresa... Estou na empresa há 8 anos, na empresa TAM, há 8 anos.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Há 8 anos.

E a sua experiência como mecânico é dessa empresa apenas? Já trabalhou em alguma outra empresa?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - A minha experiência vem desde 78, pela Cruzeiro do Sul, VARIG, VASP, Itapemirim e atualmente a TAM.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Quais são as suas atribuições enquanto dirigente do Sindicato Nacional dos Aeroviários?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - No momento, estou na direção de departamento e secretaria jurídica e previdência.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Como V.Sa. avalia o trabalho da área de manutenção das maiores empresas brasileiras, em especial da TAM e da Gol?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - A minha avaliação é de que os profissionais são de inteira competência, com larga experiência, a qual as empresas tiveram e têm um grande aproveitamento pelas experiências desses colegas virem de empresas a qual citei — VARIG, VASP —, com grande autoridade e habilitação técnica.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Na sua avaliação, a manutenção que é realizada pelas empresas aéreas é adequada? Enfim, é prestado um bom trabalho de manutenção? Se V.Sa. tivesse que dar uma nota de zero a 10, qual a nota que V.Sa. daria para a manutenção das companhias aéreas brasileiras?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Eu diria, pelo meu conhecimento e tempo de experiência que eu tenho, eu daria 10.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - À manutenção que é realizada pelas companhias aéreas?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Pelas companhias aéreas.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Peço a V.Sa. que nos relate: quais são as principais dificuldades para o exercício da atividade de mecânico na TAM?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - As dificuldades no exercício nenhuma, porque eles passam por uma aprovação dos órgãos competentes e se



submetem a um estudo de uma média de 2 anos pelas escolas preparatórias. Assim, sendo preparados, prestarão exames pelos órgãos, hoje que é a ANAC, antes o DAC. E para uma preparação, adquirir, ser habilitado e exercer com grande tranqüilidade, após essa prova e essa habilitação, em média de 3 anos, um mecânico pronto.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Certo. V.Sa. acredita que, com a necessidade de atender à demanda de passageiros, as companhias aéreas acabam, por vezes, privilegiando o comercial, em detrimento da segurança?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Não. Eu vejo que, na experiência dos técnicos, e a capacitação de cada um é de grande, é de larga experiência. Agora, há uns comprometimentos de demanda de formação e técnicos para se encontrar para atender a demanda de determinada aeronave, com um número insuficiente de técnicos.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Certo. O sindicato acompanha a evolução do número de falhas nas aeronaves das principais empresas aéreas?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - O sindicato tem atuado veementemente nas suas bases, em todo o território nacional, e tem recebido denúncias, tem acompanhado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - E é possível avaliar se há um aumento no número de falhas nas aeronaves, principalmente se considerarmos que os aviões chegam a voar até 16 horas em um só dia?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - É uma coisa difícil, mas o sindicato tem feito, quando há denúncia, quando a apuração e a denúncia vêm ou quando há atuação dos nossos diretores nas bases.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sim, mas é possível avaliar se há um aumento das falhas ou não? Qual é a sua avaliação sobre isso?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Não, com conseqüência de falhas, não tem esse acompanhamento, nós não temos esse acompanhamento, quando há denúncia.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - A ANAC, através de seus representantes técnicos, realiza inspeções rotineiras e regulares nas áreas de manutenção das



principais empresas aéreas, ou deveria realizar essas inspeções. V.Sa. tem conhecimento se são feitas, de forma rotineira, essas inspeções pela ANAC?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Não, não tem feito rotineiramente. Esporadicamente, quando há grande demanda junto ao Departamento da ANAC, a assistência do sindicato comparece esporadicamente.

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

Para V.Sa., os valores das multas destinadas às empresas aéreas devido a infrações pelo não-cumprimento de legislações relativas à manutenção das aeronaves são baixos, ou as empresas temem pagar multas devido ao seu alto valor?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Nós não temos esse conhecimento dessa... Não saberia responder essa aí.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Certo. Por que, para V.Sa., em dezembro do ano passado, 6 aeronaves da TAM simultaneamente apresentaram problemas de manutenção, o que gerou um caos na malha aérea naqueles dias? Qual é a sua avaliação sobre isso?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - As falhas, elas são rotineiramente de uma avaliação, que pode ser corrigida, que pode ser liberada. E com um longo tempo, um tempo maior, pode ser reparada. As falhas sempre há, nos livros, em cada pouso, em cada inspeção que são feitas, esporadicamente sem as suas falhas, mas que seguem o vôo com a liberação, com o livro técnico que libera essas aeronaves.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - E por que aquelas 6 aeronaves da TAM saíram do serviço, lá no final do ano passado, e tal, que deu aquele problema? Qual é a sua avaliação sobre isso? Existia de fato falhas mecânicas?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - É como disse V.Sa. As falhas, elas sempre são permanentes, sempre há constantemente as falhas. Eu não tenho conhecimento dessas 6 aeronaves, mas todo o momento, cada pouso, cada decolagem, existe as suas falhas.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.K. Sobre as aeronaves, o Airbus da TAM, é comum o fato de os responsáveis pela engenharia de manutenção da TAM autorizarem vôos com reversos inoperantes?



**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Não é prática, mas há, como citei para V.Sa., que as falhas são constantes e podem ser liberadas, sim. Há essa possibilidade de liberação da...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas não é comum o fato de autorizarem vôos com reversos inoperantes, na sua avaliação?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Não, não é comum.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Quero perguntar: é comum os responsáveis pela manutenção da TAM protelarem procedimentos rotineiros por necessidade de voarem e atender à demanda de passageiros?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Não por causa própria. Ele sempre libera de acordo com os manuais que fazem, que dê essa extensão de liberação.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Então, não há aquela situação de: *“Olha, vamos passar por cima aqui dessa falha, porque a aeronave precisa andar”*. Não existe isso?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Eu digo até que é uma irresponsabilidade a tal... o procedimento de qualquer técnico, e tenho certeza que isso não acontece.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Isso não acontece. O.K. Um jornal de circulação nacional noticiou que a oficina da TAM possuía em estoque a peça necessária para realizar o conserto na turbina do Airbus NBK que se acidentou em Congonhas. E que o conserto poderia ter sido feito já na noite do dia 3 de julho, quando foi constatada a falha, mas a substituição não foi autorizada imediatamente, pois a troca exigiria ligar o motor, fazendo barulho e incomodando a vizinhança.

Mesmo que a Airbus conceda o prazo de até 10 dias para a manutenção dos reversores das turbinas de um Airbus A-320, o objetivo desse prazo não serve apenas para que as empresas possam deslocar a aeronave para os seus hangares de manutenção e não para que fiquem operando com uma falha em aberto. Ou seja, aquela aeronave não deveria ter ficado estacionada até a substituição da peça defeituosa? Qual é a sua avaliação sobre isso?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Olha, quando há um problema de retenção de aeronave, essa aeronave é substituída por outra, quando a base que



não tem o suporte técnico para fazer esse atendimento. Eu acredito... Tenho certeza de que a liberação do reverso pinado estava em acordo com as normas técnicas do manual. E quando não há, a base não tem essa assistência de componentes nos seus estoques, ou o material vem através de outra aeronave, em pedido de acessório, nós chamamos de OG, pedido de emergência, para seguir o vôo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.K. A rotatividade de mão-de-obra, no âmbito dos trabalhadores aeroviários da área de manutenção, é expressiva?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Não. Nós temos um quadro de mecânicos bem abaixo para o atendimento de demanda de aeronaves.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Certo. Há poucos mecânicos na sua...

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Positivo. Há baixa demanda em números de mecânicos suficientes para...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas não há uma rotatividade, trocando um por outro sempre, gente entrando, gente saindo.

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Há uma exceção de, para cumprir, para cobrir essa situação, de horas extras, o que leva a uma situação estressante para o mecânico, para agilizar no tempo hábil as inspeções em números de aeronaves consecüenciais em cada turno, a demanda para atendimento de aeronave.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Certo. Mas, mesmo assim, V.Sa. acha que é 10 a manutenção das aeronaves?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - *(Ininteligível)*, mas é estressante para o técnico.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Certo. Atualmente, no mundo do capital e do trabalho, não é rara a existência de tensionamentos em razão da busca de redução de custos por parte das empresas, o que muitas vezes acaba por provocar a precarização das condições de trabalho e do próprio objeto do trabalho. No caso da aviação civil, esse aspecto pode se tornar preocupante, dado o alto grau de exigências quanto a procedimentos de segurança.

Os programas de redução de custos que vêm sendo implementados nos últimos anos pelas companhias aéreas têm impactado de que forma os processos de manutenção e os trabalhadores do setor aéreo?



**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - O sindicato tem acompanhado essa situação e temos conversado com a direção das empresas, nessa demanda de redução de relação a custo, e o sindicato tem conversado muito com as empresas no tocante a essa situação de... Até porque nós temos bancos de mecânicos e técnicos para suprir. O nosso sindicato tem questionado muito as empresas...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sobre isso.

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - É isso aí.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - A última pergunta: quais são os canais de comunicação entre os trabalhadores, as companhias aéreas, a INFRAERO e a ANAC, quando da necessidade de apresentação de alguma situação de potencial risco, ou em relação às negociações do sindicato com as empresas aéreas?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Deputado, eu não tenho conhecimento dessa pergunta.

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

Sr. Presidente, este Relator encerra por hora os seus questionamentos, agradecendo mais uma vez a presença e a colaboração nesta CPI ao Sr. Reinaldo de Almeida Barbosa, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

Muito obrigado.

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Obrigado, senhor.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a participação do nobre Relator, Deputado Marco Maia, vamos ao autor do requerimento. *(Pausa.)* A Deputada Solange Amaral não se encontra presente. Sendo assim, vamos seguir a ordem de inscrição.

O primeiro inscrito é o nobre Deputado Dr. Ubiali, a quem concedo a palavra.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Essa é a grande vantagem de ter tido votação à noite, não é? Hoje eu estou sendo o primeiro em tudo.

Sr. Presidente, Sr. Relator, Sr. Reinaldo...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Eu fiquei, mas eu sou médico, estou acostumado a dormir pouco. Então, tem esse aspecto.

Muito obrigado pela sua presença. O nosso objetivo aqui é esclarecer, verificar e obter sugestões para um trabalho que possa solucionar o que a gente tem



chamado de caos aéreo. Estou colocando assim porque me preocupa a manutenção ser nota 10. Não tem problema. Porque ao mesmo tempo em que ela é nota 10, você disse que os engenheiros, os mecânicos de manutenção, para ser mais preciso, trabalham com um excesso de horas extras. Porque tem pouco mecânico. Você poderia separar isso para mim? Isso está certo? Ou seria 9, porque eles estão estressados? Porque 10 é uma nota muito perfeita.

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Nobre Deputado, o Deputado Marco Maia, a nota que ele pediu foi para os mecânicos. Se eu me recordo, a nota é 10 para os mecânicos. *(Risos.)*

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Só para os mecânicos?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Para os mecânicos. Foi a pergunta que ele me fez: foi para os mecânicos. A nota é 10.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Tá. Agora, e a manutenção toda, qual seria a nota?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Olha, a manutenção em si, pelo meu conhecimento, experiência que eu tenho dos colegas, das empresas das quais eu tenho conhecimento, e que o sindicato também tem, a minha nota seria 7.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Em relação especificamente ao avião acidentado, o senhor em algum momento fez manutenção nesse avião? O senhor já trabalhou com esse?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Desse prefixo, dessa aeronave, não.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - O senhor fez também uma afirmação, que eu até encaro como uma denúncia, de que a ANAC não tem feito avaliação rotineira, só quando solicitada pelo sindicato. É isso?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Não é bem isso. Há uma insistência de denúncia. Há denúncia do sindicato junto ao DIPAA, CIPAA, das irregularidades na área de manutenção e a presença... Agora, a presença não é constante, confiro.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Qual é a denúncia que é feita e quais são as irregularidades que são denunciadas?



**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - As denúncias que o sindicato tem feito é em relação ao grande número de aeronaves para pequeno número de técnicos — e técnicos exercendo funções na sua certificação de outros.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - O senhor poderia explicar melhor esta parte, que o técnico exerce a função de outro? Eu não entendi.

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Sim. Porque existem as habilitações de GMP, Células e Aviônico. O GMP, ele libera, ele pega uma aeronave, e ele libera. Tem parte de motor que o Célula não tem. Então, o cara, para um mecânico completo, ele teria que ter GMP, Célula e Aviônico. Ele tem de estar homologado para certificado de liberação, em geral. Agora, existem mecânicos, existem técnicos que não têm toda essa habilitação. A extensão é dada por outro. Então ele é habilitado naquela área, vamos supor, por exemplo, de aviônica.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Então o senhor está dizendo que há técnicos que liberam partes que eles não estão habilitados para liberar. É isso? Porque faltam técnicos.

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Não. Todo técnico de linha, ele está liberado; só que ele tem a liberação através de outro que compõe. Assistência... Ele é assistido por outros técnicos. Assim é que ele está habilitado a liberar. Ele faz a inspeção, mas a aprovação, assinatura e liberação de aeronave é por outro.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Ele então ele faz a inspeção, mas quem tem que assinar, porque ele não pode assinar, é outra pessoa.

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Correto.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - É outra pessoa que não fez a avaliação, mas que libera.

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** – Mas, assistido por ele, libera.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Assistido por ele? O senhor quer especificar um pouco mais? O que é assistido por ele?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Eu faço a inspeção.

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



**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Eu faço a inspeção. E, se eu não tenho carteira de aviônica ou elétrica, esse meu companheiro, do lado, ele avalia o meu trabalho. Ele está habilitado para avaliar a minha inspeção, e libera.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Então, eu estou entendendo que o senhor fez inspeção de uma área em que o senhor não estava habilitado para fazê-la.

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Sim. Tem a aprovação na parte em que toca a ele assinar. Faço a inspeção para agilização, e ele libera.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Entendi. Em relação a trabalhar nas companhias, nós temos praticamente 2 grandes companhias, talvez 2 outras em crescimento, de uma história de várias companhias que foram fechando: VASP, VARIG, Transbrasil etc. Hoje, o mecânico, apesar de ter poucos, e serem necessários, se sentem pressionados pelas companhias por serem poucas as companhias?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Eu diria “sim”, porque a demanda, a carga, o atendimento, a dinâmica para, chamaria assim, o “mercado da habilidade”, a velocidade para liberação da aeronave. Sim.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - O senhor deu nota 7 à manutenção geral. O senhor acha que isso, em relação à segurança... Se o senhor pudesse comparar, em relação à segurança... O senhor diz então que também na segurança de vôo a segurança é 7?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Não posso responder pela segurança de vôo.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Não. Segurança de vôo, digo assim, mecânica.

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - A liberação é com segurança, com perfeita segurança. O técnico tem responsabilidade. Esses técnicos e mecânicos têm a responsabilidade e a certeza de que se está fazendo com segurança.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Então, apesar disso tudo, não há problema na segurança. É isso o que o senhor está dizendo?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Nenhum.



**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Está bom. Quero agradecê-lo. Muito obrigado.

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a participação do nobre Dr. Ubiali, vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Vic Pires Franco.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, se o senhor me permite, o senhor poderia trocar com alguém, porque eu estou aqui numa reunião importante.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Só se for com o Deputado Gustavo Fruet.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Estou numa reunião muito importante aqui. Se o senhor me permitir, eu lhe agradeço. Pela primeira vez na vida eu estou lhe fazendo um pedido dessa natureza.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - O senhor sempre corta ele, e hoje o senhor não quer cortar...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É a primeira vez que estou fazendo isso nesta CPI.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O nosso companheiro lá de São Raimundo está ouvindo o que você está falando aí.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então ele deve estar feliz. Bastante feliz!

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, não tem... O Deputado Gustavo Fruet não está inscrito.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, mas ele, a partir de agora, fica! (*Risos no plenário.*) A partir de agora eu lhe passo um aparte.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Se o Deputado Gustavo Fruet estiver de acordo, porque de minha parte não há nenhum problema.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu concedo um aparte ao Deputado Gustavo Fruet. (*Risos.*)



**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Atendendo ao apelo, eu me inscrevo neste momento, Sr. Presidente, e vou fazer o possível para que o Deputado Vic Pires tenha uma reunião breve.

Mas, só em caráter complementar, o senhor já fez manutenção de alguma aeronave Airbus com problema de reverso?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Sim.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Como é que funciona? Quer dizer, qual foi a sua orientação? Foi isso no Rio de Janeiro? Como é que é o procedimento?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - O procedimento é de uma... A princípio, há uma etiqueta de NOP, na qual... do reverso do motor correspondido, verificada a pane. O procedimento é uma pinagem. Em princípio, é um pino de travamento.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** – E depois? Isso só para....

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Há uma reportagem no livro, um *report*, e tem um período para se estar voando, e com tempo maior se reparada, se for feito esse reparo.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Dentro do prazo estabelecido pela...

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Dentro da regulamentação do livro técnico.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Certo. Eu gostaria só de insistir, Relator, nessa questão da fiscalização. Como é que se dá esse procedimento regular por parte da Agência Nacional de Aviação Civil? Periodicamente, eles fazem vistorias nas oficinas de manutenção das empresas? Periodicamente, o sindicato é chamado ou é consultado ou é avisado que será feita essa manutenção? Alguma vez o senhor recebeu algum fiscal, como mecânico, não como membro do sindicato, na oficina na qual o senhor trabalhou, para verificar as condições de trabalho de fiscalização das aeronaves?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Deputado, existem as 3 coisas. Na inspeção, nas bases principais, que é Congonhas/São Carlos, eu não tenho acompanhado, eu não tenho esses dados da presença da ANAC. Na pista, no setor de pista — as chamadas bases, que não são principais bases de apoio —, eu vou



confessar: eu fui abordado há 4 anos atrás. Eu tenho ido ao antigo DAC, ao DIPAA. Há denúncias das quais não fomos respondidos. O DIPAA e o CIPAA. São 2 órgãos...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - A outra pergunta que o senhor fez foi a...

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Se o sindicato é avisado quando são feitas as manutenções.

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - O sindicato, dificilmente... Nós é que vamos a esses órgãos. Nunca fomos convidados para qualquer participação.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - O senhor tem as reclamações que foram enviadas à ANAC por parte do sindicato? Existe isso registrado, oficializado, formalizado?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Nós temos a... Na denúncia nos foi entregue, na protocolação... essa denúncia feita no DIPAA/CIPAA.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - O senhor tem o número? Não lembra quantas foram feitas nos últimos meses ou anos?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Não, não tenho. No momento, não tenho.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Não tem idéia. E quantas foram respondidas?

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Não, não tenho.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Está bem.

Obrigado, Presidente. Agradeço ao Deputado Vic Pires o aparte e retorno a palavra a S.Exa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, V.Exa. ainda dispõe de 10 minutos.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Obrigado, Sr. Presidente. Eu me dou por satisfeito.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sendo assim, vamos agradecer a presença aqui do Sr. Reinaldo de Almeida Barbosa, diretor do Sindicato Nacional dos Aeroviários, mais uma vez pedindo desculpas ao mesmo por termos



começado a nossa reunião após a hora marcada. Isso foi um fato involuntário. Peço que ele compreenda. Ontem, como já expliquei, teve sessão da Câmara até as 2h da manhã. Isso fez com que os Parlamentares chegassem hoje aqui um pouco atrasados. E tinha o outro depoimento para ser feito, do Deputado da Assembléia do Rio de Janeiro. Sendo assim, agradecemos ao Sr. Reinaldo as contribuições que trouxe a esta CPI. As suas informações farão parte do nosso relatório.

Nada mais havendo a tratar...

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Gustavo Fruet.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Hoje deve ser a última reunião com depoimentos. Devemos ter, na próxima semana, a apresentação do relatório.

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

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Eu pediria, primeiro, objetivamente... Alguns dados foram solicitados. Destaco 2, um da INFRAERO, sobre — para constar no relatório, ou como sugestão, ou se já tiver essa informação — quantos controladores serão contratados ou se houve concurso para controladores a serem contratados pela INFRAERO. Essa é uma questão que não sei se será enfrentada no relatório, ou com relação ao controle civil ou militar.

A segunda questão: no depoimento do Presidente da TAM, houve o compromisso de envio de contrato com os partidos políticos, particularmente com o PT e com o PSDB, realizado pela...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Houve...

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - O compromisso de envio à Comissão dos contratos firmados com os partidos políticos na venda de passagens aéreas ou de contratação de serviço aéreo. Só para solicitar.

O terceiro ponto...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Presidente da TAM, não é?

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - E o Presidente da INFRAERO, o Dr. Sérgio, ficou de enviar informação sobre se há, na contratação da INFRAERO, nesse último concurso, a contratação também de controladores de voo.



O terceiro ponto é que quero insistir, reiterar, que se defina o procedimento. O Relator, apresentando o relatório, será distribuída uma cópia ou será lido todo o relatório? Após a leitura do relatório, será aberto o prazo de pedido de vistas? A discussão do relatório entendo que pode ser um grande momento da CPI, todos trabalhando para a aprovação, mas expondo, num bom debate, as convergências e as divergências com relação ao relatório, quer seja nas questões políticas, quer seja nas questões técnicas e estruturais.

Como vai ser o procedimento? Será permitida, por exemplo, a votação de destaque? Será permitida, por exemplo, a apresentação de emendas? Ou só será dada a oportunidade para o voto favorável ou desfavorável ao relatório ou declaração na seqüência? Apresentado o relatório, quer seja na segunda, quer seja na terça ou quarta-feira, como será o procedimento? Já no dia seguinte haverá reuniões para debatê-lo ou será estabelecido um prazo, o que é regimental, evidente, e depois, talvez na última semana, se abram 1, 2 ou 3 sessões para que se possa estabelecer um debate?

É claro que não faço essa questão para ter a resposta agora, mas no sentido de contribuição para que se permita esse debate que, entendo, poderá ser uma oportunidade e um grande momento, evidentemente, para a conclusão dos trabalhos.

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - Sr. Presidente, gostaria de...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Com a palavra.

**O SR. REINALDO DE ALMEIDA BARBOSA** - ...de agradecer à Mesa, à plenária e me disponibilizar, a qualquer momento, para prestar qualquer depoimento do sindicato presente aqui que vocês quiserem a nossa presença. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Sr. Reinaldo. Nós é que agradecemos a V.Sa. a presença aqui.

Muito obrigado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Deputado Gustavo Fruet, qual é a idéia e a proposta com que estamos trabalhando? Na verdade, estamos trabalhando com a idéia de, na terça-feira, começar a apresentação do relatório. Na quarta-feira, estamos trabalhando com a idéia de ter aqui uma apresentação do especialista que está fazendo a análise das caixas-pretas do avião da TAM. Então, ele vai nos trazer



as explicações sobre o que ele viu nas caixas-pretas do avião e dar as preliminares do seu relatório, até porque amanhã teremos uma diligência em Guarulhos, onde vamos fazer algumas simulações do acidente envolvendo o avião da TAM. Na quinta-feira, faremos a apresentação final do relatório.

Então, terça-feira iniciamos, quinta-feira temos este relato envolvendo o avião da TAM. Podemos ter também a apresentação de alguma outra parte do relatório. Na quinta-feira, encerramos a apresentação do relatório e já iniciamos o processo de discussão do relatório, abrindo, é claro, na quinta-feira, os prazos para vistas, apresentação de emendas e outros questionamentos a serem feitos pelos Deputados, reservando a próxima semana — a terça, a quarta e a quinta-feira — para discussão, debate, apresentação de emendas e votação final do relatório.

Então, se tudo correr bem, se não houver nenhum atraso e pudermos produzir todos os dados do relatório... Estamos trabalhando no relatório. Vamos trabalhar neste final de semana inteiro, na próxima semana também, com esses prazos, para que, na quinta-feira da próxima semana, tenhamos... Por que estamos trabalhando com esse prazo? Como o relatório vai abordar vários temas... Eu listei cerca de 40 temas do relatório que são, não polêmicos, mas são temas de decisão desta CPI. Estamos trabalhando com aquele organograma que foi apresentado aqui anteriormente. Então, vocês vão ver que temos os 2 acidentes, sobre o que vamos apresentar relatórios específicos. Temos o tema da infra-estrutura aeroportuária. Temos o tema marco regulatório. Temos os temas do controle do espaço aéreo, que são divididos em relatos e conclusões. Portanto, é um relatório bastante denso, com muita informação, mas também com muita decisão, conclusão. Temas que iremos apontar, efetivamente, soluções, caminhos ou sugestões para os diversos órgãos do Governo, Ministério Público, Tribunal de Contas e outros.

Então, a idéia com que estamos trabalhando é esta: terça-feira iniciamos, quinta-feira continuamos, mas com este *time* para poder ter os relatos do especialista que está trabalhando os dados da caixa-preta. Ele vai poder responder àquelas perguntas que não foram respondidas pelo CENIPA, pelo Kersul e pelo Fernando Camargo. Serão respondidas aqui. É uma oportunidade de debatermos isso, de discutirmos e ser apresentado pelo nosso especialista... Na seqüência, teremos a continuidade da apresentação do relatório. Na quinta-feira, a finalização,



para que, na próxima semana, a gente possa, então, fazer os procedimentos de votação e de aprovação do relatório final da CPI.

Este Relator está trabalhando com esses prazos.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Vic Pires.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, esse depoimento do Sr. Reinaldo foi o último depoimento da CPI?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O último...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ontem eu trouxe aqui uma série...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ...programado.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Certo. Ainda bem. Ontem eu trouxe aqui uma série de documentos que passei hoje para o Relator dessas HOTRANS que, para mim, é muito grave, Sr. Presidente. Quem é que vai responder por isso para nós aqui? Porque é tudo na ANAC. Não que eu tenha marcação com alguém da ANAC, ou com o diretor, mas é tudo da ANAC. O Relator, com certeza, vai se interessar por isso aí.

E ontem chegou a documentação completa para mim — eu tive acesso —, com todas as HOTRANS, de todos os vôos, de todas as companhias aéreas. E todas as HOTRANS aqui, Deputado Gustavo Fruet, da TAM, do vôo 3054 e de todos os vôos que saem ou chegam no Aeroporto de Congonhas, são para vôos com 162 passageiros. Eu tenho conversado com vários comandantes e com a própria TAM e nenhum avião da TAM tem 162 passageiros. E a última mudança são bases de dados de HOTRAN, atualizadas em 18 de maio de 2007, um mês e meio antes do acidente. E aqui, na página 80, muito claramente, Sr. Presidente — e isso é grave demais —, está aqui o vôo 3054. É um A320, que faz segunda, terça, quarta, quinta, sexta e domingo, com 162 passageiros. No entanto, ele tinha 186 passageiros.

Alguém tem que ser responsabilizado por isso. Mas alguém, antes de ser responsabilizado, Sr. Relator, tem que vir aqui explicar quem deu essa autorização de 162, Deputado Gustavo Fruet. Mas mais do que isso: quem deixou de fiscalizar. E é uma atribuição da ANAC fiscalizar essas HOTRANS. A informação que eu tenho, que recebi ontem à noite, é de que não é só a TAM. A GOL, todas as companhias



fazem literalmente o que querem: mudam a configuração do avião, colocam mais passageiros. Está aqui. Tem a IAC 1223, a 1224, a 1501, salvo engano. Essas IACs são muito claras na legislação em dizer que a mudança de uma HOTRAN tem que ter a autorização de 3 órgãos.

Hoje eu já fico esperando o que a gente espera sempre da ANAC, que sempre muda. Ontem eu pedi lá uma documentação. E eles nem me atenderam. Não me atenderam, não me deram retorno no telefone, absolutamente nada. Falei com o Dr. Walber. Disse que ia me ligar em 5 minutos. Até hoje não me ligou. Ele é assessor do Presidente Milton Zuanazzi. Pedi para falar com alguém. Ninguém ligou, ninguém me deu... Eu tive que ir atrás, como sempre fui, da documentação, em outros órgãos, de outras formas.

A documentação está aqui. E a gente precisa, Sr. Presidente, disso aí. Porque é muito grave. Não é pouco, não; é muito grave. Eu não acho que tenha sido isso, Deputado Gustavo, que tenha causado o acidente. Mas um avião que está autorizado, um vôo que está autorizado a sair às 14h55min e chegar às 18h22min com 162 passageiros e cai no aeroporto de destino com cento e oitenta e tantos passageiros...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, está autorizado 162 passageiros saindo de Porto Alegre?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Saindo de Porto Alegre. Está aqui: vôo 3054, saindo...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Porque ontem aqui...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É, ele explicou. O Dr. German explicou que a saída... Mas aí vai na contramão do que ele falou. Depois ele reconheceu aqui: aumentou o número de passageiros. Ela poderia sair com 162, no máximo com 162, mas já saiu com... Coloque 162 passageiros na sua conta e bote mais 6 tripulantes, sendo o comandante, o co-piloto e mais 4 comissários. Então, 162, com mais 6, dá 168. Ele poderia, só que ele saiu com 187, ou 186, fora o colo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sim, porque ontem o que ele explicou aqui é que a HOTRAN permitia que saísse em Congonhas no máximo com 162, mas que para aterrissar não tinha esse problema porque o combustível já tinha sido consumido. Mas o que V.Exa. está trazendo...



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu perguntei para ele isso. Na dúvida que eu fiquei, que o senhor ficou também, eu perguntei para minhas fontes, para as pessoas que estão trabalhando nisso aí. Eles disseram que uma coisa não tem nada a ver com a outra. O vôo HOTRAN é autorizado, é aquele vôo, é o único vôo. Não tem escala. É um vôo único. Ele sai de Porto Alegre e chega a Congonhas. Esse vôo é autorizado a voar com 162 passageiros. Não pode voar com mais de 162 passageiros.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O que sai de Porto alegre para Congonhas.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O que sai de Porto alegre para Congonhas.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Deputado Vic Pires, eu quero tranquilizá-lo, na verdade, sobre esse tema.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Pois não.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Agora nós vamos analisar esses documentos e acho que, ao analisar esses documentos, isso pode nos motivar a fazer talvez algum tipo de outra convocação ou oitiva, na semana que vem ainda, para subsidiar o relatório. Mas queria tranquilizá-lo, porque acho que essa informação que V.Exa. está trazendo é séria, relevante, tem profundidade, mas ela, num grau de grandeza, não aumenta nem diminui a nossa convicção em relação à irresponsabilidade da ANAC na fiscalização do sistema...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não tenho dúvida.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - ...do controle do espaço aéreo brasileiro. Eu diria que isso está no topo, no limite. Nós só estamos agregando informações que nos dão conta da incapacidade que a ANAC teve, nesse último período, de regular o mercado, fiscalizar e assumir o seu papel fiscalizador e controlador do sistema do espaço aéreo brasileiro.

Eu lhe diria que, se nós quiséssemos e tivéssemos tempo, inclusive, para fazê-lo, iríamos descobrir ainda...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Muita coisa.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - ...algumas dezenas de outros fatos relativos ao processo de fiscalização patrocinado pela ANAC. Quero tranquilizá-lo no



aspecto de que vamos olhar com muito carinho e muita atenção esta informação que V.Exa. está trazendo à CPI.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu não tenho dúvida, Sr. Relator.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas eu diria que, num copo que já transbordou, ela é mais um ingrediente para confirmar o porquê deste copo ter transbordado, mas não vai, eu diria, mudar a convicção, que já está aqui clara e objetiva de todos nós, da responsabilidade que a ANAC e seus diretores têm neste processo de consolidação da crise vivida no setor aéreo brasileiro.

Eu hoje, inclusive, peguei uma declaração do Ministro Jobim afirmando isso de forma peremptória. Portanto, se o Governo já chegou a esta conclusão, se o Ministro já fez estas afirmações, não será esta CPI que deixará de fazê-la. Então, nós estamos, de forma muito clara e objetiva, com esta convicção firmada. E V.Exa. tem clareza também, sem dúvida nenhuma, de que esta CPI foi muito importante no sentido de consubstanciar, inclusive, esta análise que é feita hoje por todos na sociedade brasileira, em relação ao papel desempenhado pela ANAC.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, Sr. Relator, eu concordo plenamente com V.Exa., mas eu lhe confesso que pouco me importa esse tipo de declaração do Ministro Jobim para a imprensa, essas declarações bombásticas. O importante é a gente chegar a alguma coisa.

Por que estou preocupado com isso aqui, Deputado Gustavo Fruet? Porque a comparação que fizeram ontem para mim, Presidente, é muito grave, porque mexe com os passageiros, com as vítimas e com os familiares. Se um ônibus tem uma autorização de uma agência reguladora para sair com 49 passageiros e, Deus o livre e guarde, cai numa ribanceira com 80 passageiros, não existe seguradora nenhuma no mundo que pague indenização por morte a mais do que 49 passageiros que estavam naquele ônibus. Então isso mexe com a seguradora. Isso vai mexer com as indenizações que devem ser pagas para quem estava no avião. A seguradora vai se valer de dizer o seguinte: como é que eu vou pagar 186 indenizações se só havia autorização para 162? Não tem seguradora, Deputado Gustavo, que pague. Ou então vai ser uma briga na Justiça eterna. E quem vai ficar prejudicado por isso são as vítimas e os familiares.



Então nós temos que, antes de acabar com essa CPI, trazer alguém que diga para nós aqui: *“Não, realmente, só podia voar com 162 pessoas. Não, foi autorizado dessa forma”*. Ainda bem que a documentação está toda aqui, porque podem estar — do que jeito que a ANAC trabalha, esse povo que está lá até hoje — modificando tudo lá dentro. Mas podem modificar — estou dando o recado aqui para a ANAC —, podem fazer o que quiserem, modificar, trocar documento, fazer o que quiserem, porque o que me interessa já está aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Dizer que isso aí não está valendo.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Dizer que isso não está valendo. Exatamente. Isso já está aqui. Isso veio da Aeronáutica. Existe uma norma. Está aqui. Tem que passar pela COMCLAR, tem que passar por um departamento que se chama... *(Pausa.)* Permita-ma, Sr. Presidente. São tantos os documentos!

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Fique à vontade, Deputado.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O CGNA, que é o Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea. Então, uma empresa, para fazer uma solicitação de HOTRAN, a ANAC é a última instância, é ela que autoriza finalmente, mas tem que passar por uma série de órgãos, como o CGNA, tem que passar também pela COMCLAR, enfim, pela INFRAERO. Então, se a ANAC está modificando tudo lá em conluio, porque sempre se reúne com TAM e Gol, o problema é deles, podem fazer o que quiserem, mas já temos aqui.

Então, Sr. Relator, é importante que venham. Se os senhores acharem, os 2, que não há necessidade de vir ninguém da ANAC, mas que venha alguém dar essa satisfação. Não adianta só nós ficarmos aqui estudando. Não vai adiantar. Alguém tem que vir aqui para prestar um depoimento formal, para dizer para nós, para mim, para o Deputado Gustavo, para esta Comissão, para o senhor, para o Relator: *“Olha, são 162 lugares”*. Aí, isso é um escândalo nacional. A TAM viajou com muito mais do que 10 pessoas a mais dentro da aeronave. Não seriam essas 10, 12, 14 pessoas que fariam a aeronave cair, mas há uma irresponsabilidade.

Não estaria no HOTRAN, Sr. Presidente, o número de assentos, se não fosse importante e necessário, Deputado Gustavo Fruet. É importante, senão não estaria



aqui. E aqui eu tenho de todos os vôos no Brasil, todos, sem exceção, de todas as companhias, até da American Airlines, até das companhias internacionais tem aqui. Então, aqui está atualizado, 18 de maio.

Para finalizar, Sr. Presidente, peço encarecidamente que convoquemos o Dr. Milton Zuanazzi, Presidente. Não sei se ele vai poder explicar alguma coisa, porque ele pouco sabe sobre aviação, pouco sabe sobre a ANAC. Realmente, ele é o exemplo de uma rainha da Inglaterra. É uma anta; para mim ele é uma anta.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - E quem V.Exa. supõe seria o primeiro-ministro lá?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não sobrou ninguém lá. A Dra. Denise era a primeira-ministra, que não está mais lá. Nós não temos mais ninguém que possa resolver. Então, que a gente possa trazer aqui, por exemplo, o único, na minha opinião, que veio e contribuiu com esta CPI, o Dr. Schittini. Pelo menos ele veio e disse: *"Aquela norma vale"*. Pelo menos ele foi autêntico. Mas tem que vir alguém da ANAC até aqui fazer isso. Acho até o Dr. Milton não vai adiantar nada. Agora, temos que trazer alguém.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Vic Pires. Desde ontem que levo em consideração...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, esqueci do mais importante. Temos que trazer alguém da TAM. O Presidente da TAM tem que vir aqui dizer porque ele não está cumprindo o tal do HOTRAN. É importante. Sr. Relator, dê-me um pouco de atenção, se puder.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Estou escutando atentamente.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sei que o senhor tem 2 ouvidos. Mas, pelo menos, ouça com os 2. O Presidente da TAM, o senhor concorda? Porque aqui, realmente, a gente tem que...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Desde ontem, quando V.Exa. trouxe esse assunto, achei que de fato o dado é relevante, importante. Já havíamos feito a programação da semana, até o final da CPI. E pensei até em consultar um número adequado representativo da CPI para ver a conveniência de trazer ou não. Com a declaração do Sr. German, suspendi o raciocínio que eu



estava fazendo, essa decisão que eu iria tomar, de convocar ou não. V.Exa. hoje repisa que não, tanto para decolar, quanto para pousar. Aí, tornou a voltar ao ponto de partida. V.Exa. falou agora do Presidente da TAM. Acho que, nesta altura do campeonato, para esclarecer esse fato, seria mais importante o Presidente da TAM do que da ANAC.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Já é um bom começo, mas...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - No caso da ANAC, vamos comprovar o quê? Está escrito.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, mas a ANAC tem de dizer aqui como ela fiscalizou, por que um avião que foi autorizado a voar — um avião, não, não vamos confundir aeronave com vôo —, um vôo que tem de voar com 162 passageiros e estava com 186. A TAM já veio com uma desculpa ontem, que eu já ouvi falar: *“Não, eram 162 passageiros pagantes, mas tinha mais não sei quantos...”* Não existe isso, pagantes ou não pagantes, todos são passageiros, à exceção do comandante, co-piloto e 4 comissários. Dali para trás, *free*, cortesia, passe livre...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Se julgarmos conveniente e necessário convocar...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Vamos resolver agora, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, vamos ter que consultar mais pessoas, principalmente ouvir a opinião do Relator.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas ele está do seu lado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Mas não é agora que vamos decidir. Só se for um caso que todos acharem relevante. Senão, não vamos concluir nosso relatório. Temos apenas 15 dias.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mais importante do que concluir relatório, é esclarecer para a opinião pública. Porque os HOTRANs estão funcionando. E os aviões estão viajando com número maior do que o HOTRAN. Alguma coisa está errada.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, vamos fazer o julgamento adequado sobre o que V.Exa. está questionando. Vamos ouvir mais pessoas, vamos ver realmente a necessidade, porque, com os dados que estão aí, o Relator pode muito bem dizer que está claro, só eram autorizados 162 e voou com



mais de 162. Quem são os culpados por isso? A TAM, que colocou passageiros além da sua autorização, e a ANAC, que não fiscalizou.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Que não fiscalizou.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Então, o Relator já tem elementos para colocar no seu relatório as conclusões. Mas não fecho questão. Qual a posição da Mesa? Cumprir o que está estabelecido, salvo um fato super-relevante, imprescindível, que seja absolutamente necessário, incontestável por todos.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Pelo seu raciocínio, esse fato seria, Deus o livre e guarde, a queda de outro avião.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não. *(Risos.)*

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Só pode, porque um fato relevante como esse, o senhor dizer que não é...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu não estou dizendo que não é, estou dizendo que vou consultar...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor vai continuar trilhando o caminho do que já foi, acabou.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, eu fui claro, todo mundo me entendeu. Quando V.Exa. falou isso daí, eu fiquei aqui gastando meus ATPs, com o meu cérebro funcionando.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor pode me dizer o que é ATP? Para mim, ATP ou ATPM, eu não sei o que é ATP.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. sabe porque estudou biologia.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas eu já esqueci isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Adenosina trifosfato é o nome da danada. *(Risos.)*

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Imagine o seu companheiro do Piauí o que deve estar pensando de mim a essa hora.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu fiquei o tempo todo com essa preocupação, ligado, meu cérebro fazendo alguma coisa, mas sempre com



essa tensão sobre o que iria decidir. Com a palavra do Sr. German dada aqui, eu pensei...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas é isso o que me preocupa, o senhor se basear na palavra daquele Sr. German. A gente nem entende o que ele fala direito, quanto mais...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Está bem.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu vou esperar o seu bom senso e a sua TPM para vermos se...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ATP. *(Risos.)*

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, ATP. Desculpe-me.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - São aquelas energias que gastamos quando estamos fazendo qualquer exercício, a ATP se transforma em ADP, adenosina trifosfato passa para adenosina... Aquelas coisas de ginásio, de científico.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária a realizar-se dia 18 de setembro, terça-feira, às 11h, no Plenário nº 9 do Anexo II.