



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: 0848/07	DATA: 19/6/2007
INÍCIO: 9h34min	TÉRMINO: 16h47min	DURAÇÃO: 7h13min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 5h59min	PÁGINAS: 140	QUARTOS: 72

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

SELMA BALBINO - Presidenta do Sindicato Nacional dos Aeroviários.
GRAZIELLA BAGGIO - Presidenta do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

SUMÁRIO: Tomada de depoimentos.

OBSERVAÇÕES

Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
Há palavras ininteligíveis.
A reunião foi suspensa e reaberta.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 19ª reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800, da Gol (vôo 1907), e um jato Legacy, da América ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Ata.

Encontram-se sobre as bancadas cópias das atas da 17ª e da 18ª reuniões.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dispensada a leitura das atas, a pedido do nobre Deputado Eduardo Cunha.

Em discussão as atas. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discuti-las, em votação.

Os Srs. Deputados que as aprovam permaneçam como estão. (*Pausa.*)

Aprovadas.

Comunicações.

Informo que teremos as seguintes atividades: dia 20 de junho, deliberação de requerimentos; dia 21 de junho, tomada de depoimento dos Srs. Eleuza Terezinha Lores, Diretora de Engenharia da INFRAERO, e Tenente-Brigadeiro Neimar Diegues Barreiro, Secretária de Finanças da Aeronáutica.

Ordem do Dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para a tomada de depoimento das Sras. Selma Balbino, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários, às 9h; e Graziella Baggio, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, às 13h.

Convido a Sra. Selma Balbino a tomar assento à mesa. (*Pausa.*)

Antes de passar a palavra à depoente, peço a atenção dos senhores presentes para os procedimentos que vamos adotar. A depoente terá o prazo de 20 minutos. Os Deputados interessados em inquiri-la terão o prazo de 10 minutos, à exceção do autor do primeiro requerimento, que este prazo será de 15 minutos.

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



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

Vou passar a palavra à Sra. Selma Balbino, para fazer sua exposição inicial, pelo prazo de até 20 minutos, fazendo a ressalva aqui, Dra. Selma, de que a senhora poderá estender esse tempo — nós temos sido tolerantes e flexíveis nesse tempo, contanto que a exposição não perca em substância.

Sendo assim, então, com a palavra V.Sa., pelo prazo de 20 minutos, elásticos.

A SRA. SELMA BALBINO - Muito bom-dia a todos, Srs. Deputados, Srs. Jornalistas. Em nome do Sindicato Nacional dos Aeroviários, nós agradecemos pela oportunidade de estar aqui contribuindo nesta CPI, que espero que seja uma CPI que possa efetivamente solucionar os problemas que nós enfrentamos hoje na aviação brasileira. Inicialmente, eu gostaria de colocar uma constatação dos trabalhadores aeroviários de que o setor aéreo não foi prioridade do Governo passado, como também não era do Governo presente. Infelizmente, nós precisamos ter uma derrubada de uma aeronave com tantas vidas para chamar atenção das autoridades de que alguma coisa precisava ser feita. E, digo que, como costumamos dizer, no céu não existem só pássaros e aviões, existem muito mais coisas que nós, trabalhadores, no dia-a-dia, pela vivência, temos oportunidade de constatar. Infelizmente, tanto no Governo passado como no Governo presente... Na primeira gestão, eu tive oportunidade, junto com a Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas — que vai depor às 13h —, de subsidiar o atual Governo, ainda na comissão de transição, com vários problemas que nós enfrentávamos ao longo da década. E que nós queríamos contribuir... Tínhamos a esperança de que pudessemos mudar algumas daquelas situações. Foi muito frustrante, porque nós não conseguimos. Me lembro, naquela oportunidade, de que as pessoas que nos ouviram, na comissão de transição, foi o hoje o Presidente da PETROBRAS, Sérgio Gabrielli, e o outro companheiro Sérgio Rosa. E nós fizemos uma radiografia do que nós tínhamos o domínio. Confesso que não tínhamos assim muita contribuição a dar em relação aos controladores de vôo, porque é uma área muito específica. Mas, no que diz respeito à nossa área, área aeroportuária, aeroviária e aeronáutica, procuramos dar enormes contribuições, que, infelizmente, nenhuma delas foi



acatada. Posteriormente, participamos, já com o Ministro da Defesa, Ministro José Viegas, de uma comissão que discutiu algumas resoluções, que foram colocadas em prática, mas que de concreto mesmo as mais importantes ainda não foram colocadas em prática. O que nos preocupa muito é que essa crise, que afetou diretamente os controladores de vôo, ela nos chama a atenção, porque tem problemas hoje ligados aos setores aeroviários, às empresas aéreas, que precisam da atenção das autoridades, da Agência Nacional de Aviação, da INFRAERO e das empresas que terceirizam sem critério. Falta pessoal em setores estratégicos, o que para a gente é muito importante; a segurança do vôo — o preparo do vôo começa em terra. Então, senhores, se os senhores não tiverem uma manutenção bem-feita, se aquele trabalhador que estiver embaixo da aeronave não estiver tranqüilo para fazer sua manutenção, a coisa não vai dar certo. Não adianta ter um experiente piloto, um experiente comandante à frente da aeronave, porque nada vai dar certo. Como também um profissional que é muito pouco conhecido pelos senhores, mas que é de fundamental importância, assim como o mecânico, que é o despachante técnico, é o homem que faz o balanceamento da aeronave. Se ele balancear a aeronave de errado, com quilos a mais, com toneladas a mais, ele joga um avião no chão. Infelizmente, eu tenho que dizer que, assim como os controladores — hoje a gente tem a certeza do excesso de jornada —, esses trabalhadores, em algumas empresas aéreas, têm excesso de jornada, quando a regulamentação profissional da categoria não permite, exatamente por ser atividade estressante e onde o trabalhador não pode cometer erro nenhum. O cometimento de um erro joga uma aeronave no chão. E o que nós vemos é um total descaso das autoridades. Eu acho que a Agência Nacional de Aviação Civil deveria se debruçar em cima das empresas e investigar se elas estão com profissionais adequados, com números adequados desses profissionais no seu quadro, que não estão. Em dezembro, em plena crise, eu informei, quando a imprensa noticiou que a Agência ia entrar em algumas empresas, eu imediatamente procurei o Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil, Sr. Milton Zuanazzi, para informá-lo onde estavam os gargalos, onde tinha problemas. E a prova de que nós estávamos certos foi que, foi que apenas no mês de dezembro uma determinada empresa, só no Aeroporto Galeão, pagou 4.000 horas extras para seus trabalhadores, e isso porque o sindicato estava em cima.



Então, tem muitas coisas que não é só o controlador, não é só o equipamento. A aviação começa o seu preparo em terra, e se não houver harmonia entre esses setores, com certeza... Hoje é o controlador, amanhã poderá haver a derrubada de um avião, porque um despachante técnico teve excesso de jornada, porque um mecânico teve excesso de jornada e não agüentou. Tudo isso, eu acho que existe uma certa, digamos assim, lentidão da Agência Nacional em investigar e punir determinadas coisas. No tempo do Departamento de Aviação Civil, eu me lembro que, quando nós íamos ao Brigadeiro, ao Diretor-Geral, eu ouvia a seguinte reclamação: que nós temos poucos técnicos, que eu vou fazer uma investigação por amostragem. E essa situação é antiga; ela não é nova. Um mérito a Agência tem: no tempo do DAC, devo dizer que, como sindicato, as coisas eram muito transparentes; as coisas aconteciam, e a sociedade só sabia que tinha acidente de avião quando tinha vítimas; quando tinha incidente, que não tem vítimas, pouco a sociedade tomava conhecimento, porque o Departamento de Aviação Civil não era muito afeito à transparência, digamos assim. Eu espero que na Agência... Reconheço que ela é nova, tem pouco tempo, ainda está se estruturando, mas é preciso correr contra o tempo e botar pessoal qualificado para suprir as demandas que nós temos no transporte aéreo, que são enormes. Outra coisa que é importante para a segurança de vôo que começa em terra é a questão da atividade aeroportuária. A INFRAERO tem um papel muito importante. A INFRAERO, hoje, é uma empresa que tem muita coisa terceirizada, e os setores ligados diretamente ao vôo que são terceirizados são um problema muito sério. Empresas que fazem o controle da bagagem, que fazem a selagem do avião — que é importante para detectar se tem drogas, se tem bombas —, esse pessoal é terceirizado na INFRAERO e é um pessoal que sofre muito com o descumprimento, porque as empresas, geralmente, são empresas picaretas — desculpem a expressão, mas é isso que eu tenho que dizer. Empresas picaretas que não pagam seus trabalhadores decentemente, que não dão treinamentos decentes, que não querem gastar dinheiro com treinamento. E isso é extremamente preocupante. Confesso que melhorou um pouco nesta gestão do Brigadeiro José Carlos Pereira, mas ainda temos muitos problemas sérios com as empresas terceiras da INFRAERO, tanto é que nós temos informações de que 70% do passivo trabalhista da INFRAERO é dessas empresas terceiras. Eu acho que é um conjunto,



é um caldeirão de coisas, que, se resolverem se misturar, e acontecerem coisas que nós esperamos que não aconteçam, ao mesmo tempo — coisas sérias —, os senhores poderão, em breve, ter um outro acidente, e que poderá não ter origem na questão dos controladores. Poderá ter origem no trabalho de um mecânico estressado que entra às 6 horas da manhã e trabalha até às 21 horas, quando a carga horária dele é só 6, pela regulamentação funcional. Poderá ter um avião no chão, sim, se um balanceamento não for feito decentemente, porque, hoje, o número de despachantes técnicos de algumas empresas não são o que deveriam no número certo. E enfrentamos um problema muito grave. Os senhores, talvez, estejam dizendo assim: *“Mas o que que o sindicato faz?”* O sindicato faz. O sindicato pede a fiscalização do Ministério do Trabalho, que, em algumas regiões do País, está supercarente de fiscal. Para os senhores terem uma idéia, eu pedi uma fiscalização numa empresa aérea, e numa terceira que trabalha para ela, que estava com jornada excessiva, podendo criar problema, desde o dia 20 de setembro — até a presente data não foi fiscalizado. E aí eu fui lá conversar com a própria Delegada Regional do Trabalho, e reconheço que a Delegada Regional do Trabalho enfrenta problema, teve cinquenta e poucos fiscais afastados por problemas. Como que essa Delegada Regional do Trabalho fiscaliza? O que que eu posso cobrar dela? O que que é prioritário? É o trabalho escravo ou ir ao aeroporto ver uma jornada excessiva? Eu posso entender. Para mim, tudo é prioritário, mas eu posso entender. Então, uma série de coisas que nós vimos enfrentando na aviação... E digo com muita sinceridade: não existe nenhum viés de corporativismo. Nossos sindicatos hoje têm uma enorme preocupação de fazer uma aviação que seja ao alcance de todo o povo brasileiro — nós temos essa preocupação —; nós queremos uma aviação segura, nós temos o compromisso e a responsabilidade de, quando souber as coisas que estão acontecendo, denunciar. Fazemos isso há muito tempo, embora algumas vezes temos tido surpresas desagradáveis. Gostaria de lembrar uma surpresa desagradável: me lembro de que um ano antes de a VASP fechar fiz uma denúncia contra a empresa VASP; antes de os membros do DAC irem lá, o dono da empresa ficou sabendo e veio questionar o sindicato. Esse tipo de coisa não podia acontecer. Eu tive que ir ao Ministro Viegas dizer para ele o que aconteceu, e abriu uma sindicância para saber o que aconteceu. Então, acontecem muitas coisas na



aviação que os senhores não são conhecedores, que nós trabalhadores conhecemos com profundidade e queremos socializar. Em dezembro, em plena crise do apagão, enviei ao Dr. Milton Zuanazzi o que estava acontecendo nas 2 maiores empresas naquele momento — e ainda são hoje as 2 maiores empresas, que é a TAM e a Gol. Até hoje não sei a resposta da denúncia que mandei para ele e que estava ligada intrinsecamente ao problema que estava acontecendo. Mandei também correspondência para a INFRAERO. Mandamos sugestões que resolvessem aquele drama que nossos trabalhadores estavam enfrentando de apanharem dos passageiros. Enviamos sugestões, e nenhuma delas foi acatada. E, pior, nem respondida para nós. Então, como é que vamos contribuir, se as autoridades que deveriam pelo menos nos ouvir sequer dão uma respostas das sugestões? Poderiam ser sugestões que não fossem boas do ponto de vista das autoridades, mas nem sequer uma resposta... Então, eu chamo a atenção dos senhores, porque existem coisas muito sérias acontecendo, existem empresários muito gananciosos, que querem ter lucro a curto prazo, sacrificando trabalhador, impondo jornadas absurdas. Para vocês terem uma idéia, tem empresa que faz até o trabalhador assinar contrato individual de hora extra permanente. E é empresa que vai para a mídia dizer, sabe?, que é um exemplo de empresa, e não é; não é. Algumas delas estão desterceirizando. Sabem por quê? Não é porque o sindicato mostrou que estava errado, não é porque morreu trabalhador. É porque o prejuízo que elas estão tendo sendo condenadas subsidiariamente tem sido muito grande. Então, vamos desterceirizar, porque a economia que a gente estava fazendo em cima do terceirizado já não está funcionando mais. Nós tivemos, de 2002 até 2006, 5 mortes nos aeroportos, 5 mortes e uma tetraplegia — todos em empresas terceirizadas. E sabem qual foi o seguro que essas famílias receberam? Nenhum. Nós tivemos... Me lembro que há 2 anos e meio atrás, antes da Agência ser oficialmente... entrar em funcionamento, eu fui no DAC reclamar que nós tivemos denúncia que tinha trabalhadores nos aeroportos trabalhando sem carteira assinada. E aí tivemos que forçar muito a barra para o DAC fazer uma fiscalização por amostragem, porque a desculpa de que não tinha gente era permanente, e aí acharam 43 trabalhadores sem carteira assinada no maior aeroporto internacional do Brasil, que é o Aeroporto de Guarulhos. Quarenta e três trabalhadores



trabalhando sem carteira assinada. Mas eu quero me prender... Esta é uma rara oportunidade que nós do sindicato temos para poder contar e fazer saber aos senhores algumas coisas muito sérias que acontecem. Mas eu quero voltar à questão da segurança, do problema do apagão que a gente enfrentou. Aviação nunca foi prioridade do Governo passado e deste presente também não foi. A gente nota isso. É lamentável. Eu espero assim... A nossa esperança, dos trabalhadores, é que esta CPI ela sirva concretamente para dar rumo, para que se coloquem os investimentos nos lugares certos; que se invista, mas que não se invista só num aparelho, não, lá no radar, nas torres de controle; se invista no material humano, porque, assim também como o controlador tem problema, nós na aviação temos problemas com nossos trabalhadores. Nós temos problema de exploração exagerada, problema de reciclagem do profissional. Muitos dos nossos trabalhadores se reciclam por conta própria, pagam cursos sem poder, às vezes tirando de um investimento no próprio filho para poder estar qualificado, permanentemente trabalhando com qualidade. E uma coisa assim que é muito forte entre os nossos trabalhadores: a responsabilidade. Alguns dos senhores podem perguntar: *“Mas por que que o mecânico fica lá 14, 15h trabalhando, se ele pode largar, peitar o patrão e ir embora?”* Porque, às vezes, não tem quem o substitua, e a noção de responsabilidade dele é tão grande que ele, jamais, jamais, vai largar o seu serviço, vai largar de atender uma aeronave e deixar aquele vôo sob qualquer risco por conta de uma dobra — e, às vezes, mais do que uma dobra — de jornada. Então, só que isso, a longo prazo, tem um reflexo muito ruim, que é a doença. Quem trabalha em pista, com 140 decibéis, já que os protetores auriculares não protegem totalmente — o barulho, a vibração vêm através do corpo; as vibrações vêm pelo chão e pegam todo o trabalhador, independente do protetor auricular proteger alguma parte —, esses trabalhadores, ao longo do tempo, têm doenças gravíssimas de estresse, já comprovadas nos departamentos médicos do nosso sindicato — nós temos médico do trabalho. Outra doença profissional que também pega o trabalhador é a chamada hérnia de disco. Hoje nós temos um número muito grande de trabalhadores com hérnia de disco, porque o peso de virar um motor é muito, e muitas vezes nós não temos aparelho para poder fazer isso. Então os trabalhadores têm muita consciência. Os senhores podem ter a certeza de que têm os melhores



profissionais de aviação do mundo, tanto é que exportamos trabalhadores para outros países para servir à aviação mundial. No entanto, o que a gente sente é uma carência enorme de investimento e de responsabilidade de determinadas empresas com esses profissionais. Não gostaria de voltar aqui no futuro, ou qualquer um outro companheiro dirigente sindical, para discutir um acidente que foi causado por um desses fatores que eu coloquei aqui para os senhores. Gostaríamos que esse acidente da Gol fosse o último, que os problemas dos companheiros controladores fossem resolvidos, mas também queremos que os nossos problemas — aeroportuários, aeroviários e aeronautas, que também sofrem muita pressão no vôo e que precisam ter tranquilidade para conduzir a aeronave — fossem resolvidos. Gostaríamos, sinceramente, que a Agência Nacional de Aviação desse mais ouvidos, que os Srs. Parlamentares pudessem fazer com que a Agência nos ouvisse mais, que a INFRAERO nos ouvisse mais — nos ouvir e acatar as sugestões que nós temos para dar. Nós temos muitas sugestões para dar, e são viáveis; muitas delas dependem só de vontade política; muitas delas não dependem de altos investimentos. E o que a gente vê é que nós somos muito pouco ouvidos. Há uma prevenção contra os sindicatos, principalmente na aviação, que toda vez que a gente abre a boca para falar alguma coisa, que a gente — há muito tempo que a gente não reivindica salário; a gente reivindica dignidade, e muitas vezes não somos ouvidos. Quando eu disse aqui, ainda há pouco, que participamos de várias reuniões com o Ministro Viegas no sentido de criar algumas resoluções que fossem colocadas em prática, foi muito frustrante ver que passamos quase 4 meses discutindo, debruçando sobre o problema, discutindo com vários Ministérios que compunham o CONAC, e muito poucas das resoluções que nós discutimos foram implementadas. Então, eu pergunto, uma dúvida que eu deixo aqui para os senhores: será que o resultado final desta CPI, os apontamentos que ela levar serão cumpridos pelas autoridades? Eu acho que esta CPI, quando ela acabar, ela vai ter que ser permanentemente no sentido de ver aquilo que for sugerido ser cumprido. Porque existe uma tradição no Brasil de sentar, discutir, tirar resoluções e, na hora de implementar, elas serem implementadas pela metade ou não implementadas. Nós estamos à disposição do Parlamento, estamos à disposição da Agência Nacional de Aviação Civil, à disposição do Ministério da Defesa, da INFRAERO, para contribuir



com aquilo que nós sabemos fazer: trabalhar na aviação e entender como funciona a aviação. É essa a exposição que eu gostaria de fazer. E estou aqui à disposição para responder aos senhores aquilo que os senhores acharem necessário.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós agradecemos à Sra. Selma Balbino a exposição e vamos passar à parte das indagações, concedendo a palavra ao nobre Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo que lhe convier.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Bom-dia, Sr. Presidente; bom-dia, Sras. e Srs. Deputados; bom-dia a todos e a todas.

Antes de mais nada, agradeço a presença de V.Sa. nesta CPI, constituída com propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro.

Queria, antes de mais nada, dizer que o depoimento de V.Sa., mais do que nos auxiliar a identificar alguns aspectos que colaboram para essa crise, poderá nos fornecer muitas pistas para que possamos propor os ajustes necessários à legislação do setor aéreo, ou mesmo para questões operacionais e trabalhistas que envolvam esse setor.

Gostaria ainda de dizer que nós aqui vamos formular um conjunto de questionamentos, um conjunto de questões que tem o único e exclusivo intuito de aprofundar o debate e as discussões sobre essa crise vivida no setor aéreo brasileiro.

Portanto, gostaria de combinar com V.Sa. que pudéssemos fazer aqui um pingue-pongue, perguntas e respostas, como forma, inclusive, de agilizar também os nossos trabalhos.

Então, vamos às perguntas, Dra. Selma.

Primeiro, qual a base de atuação do Sindicato Nacional dos Aeroviários?

A SRA. SELMA BALBINO - O Brasil inteiro, com exceção de São Paulo, Porto Alegre e Recife.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esses locais tem sindicatos específicos?

A SRA. SELMA BALBINO - Sim. E atuamos conjuntamente, através da mesma federação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Quantos trabalhadores estão filiados ao sindicato e quantos trabalhadores existem na base do sindicato?



A SRA. SELMA BALBINO - No nosso Sindicato...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso.

A SRA. SELMA BALBINO - ... aproximadamente 11 mil trabalhadores.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Sindicato Nacional dos Aeroviários tem 62 anos.

A SRA. SELMA BALBINO - Sessenta e cinco — faz em agosto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sessenta e cinco anos de existência. E pode-se afirmar que o mesmo faz parte da história da aviação civil...

A SRA. SELMA BALBINO - Com certeza.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... brasileira. V.Sa. nos poderia nos informar quais são as atividades que exercem os trabalhadores que são vinculados à entidade...

A SRA. SELMA BALBINO - Sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... a entidade de que V.Sa. é Presidente? E quais as habilitações exigidas para o exercício profissional de cada uma dessas atividades? As principais.

A SRA. SELMA BALBINO - Olha só: os trabalhadores aeroviários são compostos por mecânicos de manutenção, trabalhadores agentes de *check-in*, agentes de carga, agentes de proteção à aviação civil, agentes de reservas, pessoal de balcão, despachantes técnicos, chamados DOV — Despachantes Operacionais de Vôo, e compreende também a categoria aeroviária e os agentes de serviços de aeroportos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E quais as exigências profissionais para cada uma dessas atividades?

A SRA. SELMA BALBINO - O mecânico de manutenção, ele tem que ter curso, tem que ter um curso especializado que envolve motor, célula e aviônica, que são as 3 estruturas do avião. O agente de proteção tem que ter o curso também dado pela Agência Nacional de Aviação Civil, porque o homem é responsável pela selagem do avião, para ver se o avião está com algum corpo estranho; é o homem que faz toda a vistoria na aeronave para ver se a aeronave está em segurança. Ele também é o responsável pela fiscalização no embarque do passageiro, para ver se está com algum material que seja proibido em vôo, que ofereça risco à aeronave,



como é responsável também pela fiscalização de bagagens nos aeroportos pela vistoria, se está indo na bagagem alguma carga perigosa. E o agente de carga também é um trabalhador especializado, responsável por botar a carga no avião, nos compartimentos certos, porque, se alguma carga perigosa for num compartimento equivocado, ela pode derrubar uma aeronave.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. E as pessoas que são responsáveis pelo atendimento ao público, quais são as exigências...?

A SRA. SELMA BALBINO - Têm que falar, no mínimo, 2 línguas estrangeiras. Infelizmente ainda, na nossa sociedade, tem que ter boa aparência. Ainda há uma forte discriminação em relação à idade do trabalhador que está na frente do *check-in*, do balcão. Geralmente os companheiros com mais idade e as companheiras com mais idade são preteridos nessa situação. Mas é o pessoal que atende o passageiro, que faz o cartão de visita para o passageiro, que atende, além do balanceiro, que é o companheiro que fica no *check-in* triando as bagagens e identificando para que elas vão para o voo correto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Eu peço a V.Sa. que nos diga qual a principal dificuldade, hoje, no exercício da profissão do aeroviário e qual a questão que mais tenciona a relação capital e trabalho, hoje.

A SRA. SELMA BALBINO - Os excessos de horas extras e as dobras em atividades onde não é permitido dobras. É uma constante. As empresas, muitas delas, não contratam trabalhadores e impõem horas extras permanentes e dobras de jornada. Esse é um dos graves problemas que enfrentamos hoje na aviação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isto acontece de forma generalizada, em todas as companhias, ou em alguma companhia em (*ininteligível*)?

A SRA. SELMA BALBINO - Em algumas mais do que em outras; em algumas mais do que em outras. Tem empresa que é muito agressiva nesse aspecto; muito agressiva.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. poderia dizer qual a empresa?

A SRA. SELMA BALBINO - A Gol. Muito agressiva; muito. Ela impõe... Inclusive, um pedido de fiscalização que nós pedimos à Dra. Ruth Beatriz, da Secretaria de Relações do Trabalho, de Inspeção do Trabalho, em todo o Nordeste, da Gol, por excesso de abuso, verificou-se que ela faz, inclusive, o trabalhador



assinar contrato individual de hora extra permanente. É muito agressiva nisso; muito agressiva. Uma empresa anti-sindical; anti-sindical. Nós precisamos lutar muito para furar essas barreiras, tanto que o único sindicato que neste momento tem dirigente da Gol é o nosso — acabamos de sair de uma eleição, conseguimos trazer, porque é muito difícil trazer uma empresa que tem uma forte pressão sobre os seus trabalhadores para não se sindicalizarem, para não virarem dirigentes; muito forte.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. falou aqui em contrato individual...

A SRA. SELMA BALBINO - Isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...para a realização de horas extras.

A SRA. SELMA BALBINO - Isso, que foi...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas esse é um instrumento novo na relação capital e trabalho?

A SRA. SELMA BALBINO - É. Inventado pela Gol.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

A SRA. SELMA BALBINO - É, pela regulamentação profissional do trabalhador aeroviário, no seu art. 20, nas atividades de pista é proibido dobra, porque é uma atividade extremamente estressante e pode induzir o trabalhador a erro.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

A SRA. SELMA BALBINO - Seis horas. Muitos deles dobram e até triplicam. Essa dobra em pista não é só a Gol que faz, a TAM também faz.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Sobre o funcionamento do setor aeroviário e a relação com as companhias aéreas, qual o impacto, na avaliação de V.Sa., da falência ou desconstituição de grandes empresas aéreas, como a Transbrasil, a VASP e a VARIG, bem como quanto ao surgimento de novas empresas, como BRA e OceanAir? V.Sa. teria uma avaliação sobre qual o impacto disso no setor?

A SRA. SELMA BALBINO - Tenho, sim. Tanto como outros trabalhadores, foi um... Sou funcionária da VARIG, demitida, dirigente sindical demitida. Mas, como conjunto dos trabalhadores, sofremos e sabemos muito bem o que que foi isso: foi um impacto absurdo. Foi... dizem, até... a grande imprensa diz que a maioria dos



trabalhadores foi absorvida, o que é mentira; não foi absorvida, principalmente os trabalhadores acima de 35 anos estão no limbo até hoje; estão no limbo. A VARIG, quando ela foi leiloada, ela tinha aproximadamente 35 aeronaves funcionando no primeiro leilão. No segundo leilão, ela já tinha 16. Eu às vezes fico me perguntando... Ainda hoje, eu, vindo de ônibus — eu vim de ônibus que eu estou com temor de andar de avião, devo confessar; eu já tinha medo, e agora estou mais ainda —, eu vinha me perguntando...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A senhora veio de ônibus da onde?

A SRA. SELMA BALBINO - Do Rio de Janeiro. Fiquei me perguntando se um ano e meio, quando ela estava com 63 aeronaves, antes de ela fechar, se em plena crise do apagão, se as 63 aeronaves estivessem voando, o que que seria de nós? O que que teria acontecido? Talvez não tivéssemos *overbooking*, mas como é que teria se comportado o espaço aéreo? Uma pergunta que eu me faço, e acho que todos deveriam se fazer. A situação da VARIG foi uma situação esdrúxula, gente. Eu volto a dizer: é frustrante ter leis que não são cumpridas neste País, porque, pelo Código Brasileiro de Aviação, em seu art. 188, já lá atrás, o Governo devia ter intervindo, intervindo não é para estatizar, não, para ver o que que estava errado e depois vendê-la. Não fez isso. Foi profundamente... O caso VARIG é um caso que eu, sinceramente... Tem que ser discutido com profundidade, e só o tempo vai mostrar para toda a sociedade o erro, o equívoco que foi não ter intervindo na empresa, o Governo não ter intervindo. Foi um equívoco. Desculpem a minha sinceridade: eu vou falar alguma coisa aqui que incomoda muitas pessoas, mas eu tenho que falar. A recuperação judicial da VARIG foi uma recuperação política. Ninguém queria falir a VARIG. O Judiciário não queria ser o coveiro e permitiu coisas absurdas. Os trabalhadores, muitos de nós fomos desenganados, porque vivemos pressões, muita pressão — foi muita pressão. Num dia você tinha uma coisa, no outro dia você tinha outra. Eram informações avassaladoras, que a gente, quando estava assimilando uma, já vinha outra completamente diferente. Confesso que a participação — desculpem a honestidade — do Parlamento foi ínfima; devia ter sido mais dura; não foi. Nós vimos algumas manifestações de Parlamentares que não se concretizaram em atos, não é? Na verdade, a recuperação da VARIG, todo o problema da VARIG serviu para enriquecer muitas consultorias. Eu espero que



aquela CPI que está instalada no Rio de Janeiro, na ALERJ, chegue a algum lugar. Tenho dúvidas se chegará, porque os interesses... Empresas de consultoria que trabalhavam para a VARIG que os endereços sequer eram encontrados, mudanças de endereços... Coisas muito estranhas, muito estranhas. E mais estranho foi quem a adquiriu — outra coisa que eu acho que o nosso Governo fechou os olhos. Não foi um grupo brasileiro — sejamos honestos —; não foi. Foi constituído um grupo de última hora, mas quem adquiriu o que sobrou da empresa, pelo preço que sobrou, foi um grupo americano. Querem nos fazer de idiotas? Pensam que os trabalhadores são idiotas? Não são. Mas o nosso poder de interferência foi completamente podado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não foi a Gol que adquiriu a...

A SRA. SELMA BALBINO - No primeiro leilão não, senhor. No primeiro leilão foi o grupo Volo. Foi o grupo Volo que adquiriu a VARIG LOG...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. está se referindo ao primeiro ou ao de agora?

A SRA. SELMA BALBINO - Estou falando o primeiro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah, está certo.

A SRA. SELMA BALBINO - Estou falando o primeiro. E... Muitos Parlamentares que estão aqui presentes tiveram oportunidade de conhecer, participar de algumas coisas que até hoje não estão claras. Para os senhores terem uma idéia, o plano diz que em 90 dias os créditos extraconcursais e concursais dos trabalhadores tinham que estar publicados. Dia 17 próximo vai fazer 1 ano, e até hoje não foi publicado. Nós tivemos na direção... Os gestores que estavam gerindo a empresa até o seu leilão, até o seu primeiro leilão... Pessoas que... Se adiantaram as suas rescisões, enquanto os trabalhadores não recebiam salário há 1 ano. Esse tipo de coisa que... Desculpem, o Judiciário tem responsabilidade. O indicativo... A administradora judicial indicada pelo Judiciário teve responsabilidade; todo o mundo fechou os olhos, e só nós, do sindicato, ficamos gritando, esperneando, e ninguém nos ouvia. Até um pedido simples feito de que se estendesse para os trabalhadores que teriam sido demitidos naquele momento uma ampliação do seguro desemprego, até que tivéssemos condições de alocar grande parte dos trabalhadores no mercado



de novo, nem isso foi atendido. Então, foi um desastre; foi um desastre; foi outro desastre, em terra, que aconteceu, foi a situação da VARIG. E que eu acho que ainda terá desdobramentos muito graves, porque é uma dívida que é impagável; eu acredito que os trabalhadores não vão receber nada — é o nosso sentimento, a não ser que haja o tal encontro de contas aí que está durando séculos, e ninguém fala em resolver. O Governo recorre, porque diz que tem que resolver, porque senão o TCU vai em cima, vai para o STF, quando não é matéria constitucional... Eu não sei, sinceramente. Agora, o impacto da... As entrantes, as novas empresas, a BRA, a OceanAir, elas ainda são muito pequenas, elas não têm condições de absorver o número de trabalhadores que foi deixado pela VASP e Transbrasil e VARIG. A Transbrasil é outra questão. Os trabalhadores estão sem receber até hoje. Quem a presidia está lá em Aspen, nos Estados Unidos, muito bem, obrigado. A VASP é a mesma coisa. O dono até foi preso anteontem, com arma na sua fazenda de não-sei-quantas mil cabeças de gado. Nessa história toda, Srs. Parlamentares, só quem tomou ferro foi trabalhador, e alguns — e alguns — fornecedores. Só, nessa história toda. E a sociedade brasileira, porque duopólio não faz bem a ninguém; o duopólio não faz bem a ninguém. Peguem os valores das passagens e olhem para ver se duopólio faz bem. A nenhum setor; não é só ao setor aéreo. Nessa história toda, respondendo, Sr. Deputado, só quem está mal somos todos nós trabalhadores, e a sociedade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Muito bem. V.Sa. julga a rotatividade de mão-de-obra no âmbito dos trabalhadores aeroviários como expressiva?

A SRA. SELMA BALBINO - Ela é expressiva principalmente nos serviços auxiliares. Ela é muito expressiva, por um fator: empresas aparecem com rapidez, somem com rapidez também, outras surgem, e, cada vez que somem, é uma briga para poder receber, porque elas somem e deixam o passivo. Ou a empresa aérea paga ou a INFRAERO, que também é terceirizada — os serviços aeroviários são terceirizados na INFRAERO —, some e deixa o passivo para a INFRAERO.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em setores como mecânicos e pessoal de operação, não há uma expressiva rotatividade?



A SRA. SELMA BALBINO - Não; mecânico, não; mecânico, não. Mecânico é uma mão-de-obra muito qualificada e que você custa muito a formar e, quanto mais tempo de casa ele tem, ele fica melhor. Então, têm esses aspectos que são importantes.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ok. Atualmente, no mundo do capital e do trabalho, não é rara a existência de tensionamentos em razão da busca de reduções de custo por parte das empresas, o que muitas vezes acaba por provocar a precarização das condições de trabalho do próprio objeto do trabalho. No caso da aviação civil, esse aspecto tem grande importância, dados os riscos que a atividade envolve e o alto grau de exigências quanto a procedimentos de segurança. Algumas perguntas, boa parte delas V.Sa. já respondeu, mas eu gostaria de reafirmá-las aqui. V.Sa. poderia comentar qual a situação do setor em que seu sindicato atua, e se os trabalhadores sofrem pressões em razão da redução de custos?

A SRA. SELMA BALBINO - Muitas. Nós temos, na nossa Convenção Coletiva de Trabalho, algumas cláusulas, exatamente para proteger o trabalhador disso, que não são cumpridas, que não são cumpridas, são sistematicamente descumpridas, sistematicamente. E nós... Por incrível que pareça, a aviação é um setor de ponta, de tecnologia de ponta que, a todo momento, tem novidade, mas as relações patronais são, às vezes, primitivas. Um trabalhador não pode sequer reclamar de que a escala dele foi mudada na última hora. Eu vivi, semana passada, um fato, um fato grave. O trabalhador pegava de 6 ao meio-dia, um despachante técnico; fez 2 horas extras, saiu às 14 horas, foi embora. Quando foi às 16, mudaram a escala dele. Ele não sabia, já tinha ido embora, apesar de ter feito 2 horas extras. Quando ele voltou no dia seguinte, pegou às 6 horas da manhã, tinha uma advertência para ele assinar, que ele deveria ter pego às 11 horas da noite do dia anterior. E, aí, foi um desespero para ele provar que ele saiu às 2 horas E aquela escala de última hora, quando é proibido, inclusive, pela Convenção Coletiva de Trabalho. E, aí, você tem, o Sindicato tem que fazer um papel, ligar, ameaçar o Supervisor — “Ó, vou ao Ministério Público.” —, para o cara voltar atrás. Isso, quando a notícia chega ao Sindicato, porque tem trabalhador, quando é novo de casa, que tem pavor, que não fala nada. Se um colega não contar, não vier ao Sindicato ou ligar — às vezes não se identificando, como a gente pede, até para não



se identificar — passa, o empregador reprime o trabalhador sem nenhum direito, e assim vira um vício. Nossa atividade, como é muito estressante, as nossas folgas semanais são cinco por um: trabalha cinco e folga um. Os nossos domingos trabalhados, eles são em dobro. Mas a empresa tem a alternativa de compensar em dias, em vez de pagar. Muitas empresas não compensam, nem pagam. Então, tem empresas que dizem assim, que aparecem na mídia, que distribuem o lucro, PLR. Na verdade, ela não distribuiu coisa nenhuma, ela está pagando uma coisa que ela deixou de pagar mês a mês. Isso é muito forte. É uma agressividade. E aí, dizem alguns analistas que se debruçam sobre o mundo do trabalho, analistas neoliberais, dizem o seguinte: que a VARIG faliu por isso, porque dava muitas vantagens aos trabalhadores. Não é verdade isso. Nós brigamos. A vida inteira fizemos greves. Eu tenho 4 demissões nas cotas por greve, para conseguir melhorar o salário na VARIG. O que a gente conseguiu foi conquista, foi conquista do trabalhador. Agora é verdade, sim, que a VARIG era uma empresa... Por conta das nossas lutas, dos seus trabalhadores, foi uma empresa que chegou a um patamar de respeitar; a empresa que mais respeitava as relações de trabalho — e disso a gente tem saudade —, diferentemente das que hoje, das entrantes que estão aí. Tem dono de empresa que não cumpre nem segurança de vôo. Tem dono de empresa, que os senhores sabem muito bem que o passageiro não pode fumar nem no banheiro, tem dono de empresa que entra na cabina fumando, porque ele se acha muito poderoso; ele está acima da segurança de vôo. São essas coisas que a gente vive. A gente vive coisas muito (*ininteligível*).

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A senhora pode dizer qual é essa empresa?

A SRA. SELMA BALBINO - BRA. É público e notório. Tem denúncias do Sindicato Nacional dos Aeronautas de que o dono da empresa, o Comandante Folegatti, entrava nas aeronaves, na cabina, fumando, quando precisaram os aeronautas denunciar que isso era um absurdo. São coisas. São os chamados donos, os poderosos donos da empresa, que acham que podem fazer absolutamente tudo, que estão acima do bem e do mal.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Em processos de crise, como esse que estamos vivenciando nos aeroportos brasileiros, é comum o nível elevando de



estresse por parte dos passageiros, notadamente em relação ao pessoal de terra, como é chamado. V.Sa., em matérias publicadas na imprensa, chegou a defender a saída dos guichês do pessoal de operações de *check-in*...

A SRA. SELMA BALBINO - Perfeito.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...para evitar agressões como as que ocorreram no Aeroporto Internacional Tom Jobim contra a Sra. Margareth Soares, funcionária da BRA. V.Sa. também acusou a INFRAERO e a ANAC de serem omissas em relação ao tumulto que vitimou a funcionária. V.Sa. poderia comentar as acusações que fez à INFRAERO e à ANAC?

A SRA. SELMA BALBINO - Sim, verdadeiro. O que os nossos trabalhadores enfrentaram foi uma coisa absurda, porque nós trabalhadores de terra, principalmente de *check-in* de balcão, a gente é treinado para enfrentar passageiro alcoólatra, passageiro com alguma deficiência mental. Nisso nós somos treinados, e sabemos conduzir. Eu acho que na literatura aí vocês podem procurar que não vão ver nenhum tipo de agressão do trabalhador aeroviário ao passageiro. Mas, nessa crise, a coisa foi tão contundente, que nós tivemos que tomar algumas atitudes. Por quê? Nós enviamos à nossa federação, conjuntamente com os seus sindicatos, uma sugestão ao Brigadeiro José Carlos Pereira, o Presidente da ANAC, sugestões que contribuíssem para que isso não acontecesse. Como? Uma sala de crise nos aeroportos, principalmente nos aeroportos onde estavam ocorrendo esses fatos, com um interlocutor que, de hora em hora, pudesse fornecer informação aos passageiros de como estava a questão do espaço aéreo, para acalmá-los; uma psicóloga nos guichês das empresas que estavam enfrentando esses problemas, para poder manter a normalidade, manter os trabalhadores calmos, serenos. Nenhuma das nossas sugestões foi acatada, sequer respondida. Quando eu falei inicialmente aqui na minha explanação que nós mandamos contribuições, sugerimos que os hotéis perto dos aeroportos fossem pré-alugados para botar o passageiro que por ora tivesse transferido num vôo para o dia seguinte. Fizemos uma série de sugestões, que eram viáveis. Todas elas eram viáveis, mas dependiam, algumas delas, financeiramente... Quando você fala em dinheiro com as empresas aéreas ou com a INFRAERO, aí o buraco é mais embaixo. Mas uma sala de crise onde tivesse um representante, um profissional de imprensa ligado às empresas, conjuntamente



com a INFRAERO, para manter... de hora em hora, soltar um boletim, manter os passageiros informados e mantê-los calmos não era nada de mais. Nenhuma das sugestões que demos foi acatada, sequer respondida por nenhum dos órgãos a que enviamos. Para não ser injusta, enviamos também para o sindicato patronal. O sindicato patronal respondeu dizendo que na empresa lá do Presidente estavam sendo tomadas algumas providências; na empresa a que ele pertencia. Mas no conjunto, quando nós enviamos depois... Enviamos para o presidente... para o setor, e não exclusivamente para uma empresa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A senhora poderia enviar cópias dessas sugestões a esta CPI?

A SRA. SELMA BALBINO - Posso, posso. Posso, sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deixa eu continuar aqui os questionamentos.

V.Sa. considera que há falta de segurança para os trabalhadores aeroviários?

A SRA. SELMA BALBINO - Sim. Sim, senão não tinha ocorrido o que aconteceu. E tem um agravante. Eu quero falar uma coisa muito séria que... Isso é extremamente delicado. Nos episódios de agressão aos trabalhadores que ocorreram, principalmente no Tom Jobim, em Guarulhos, em Congonhas e Porto Alegre, teve uma determinada empresa que sequer permitiu que os seus trabalhadores fossem ao posto policial registrar a agressão. Isso é um absurdo! Isso é um absurdo! O trabalhador ser agredido e não poder... ser machucado e não poder fazer sequer uma ocorrência, porque a empresa não queria ficar mal com o passageiro. Isso é um absurdo. Nós nos revoltamos contra isso. Incentivamos os trabalhadores a irem dar parte do passageiro, sim. Só que para isso dependia da autoridade aeroportuária, que, muitas vezes, não estava presente. Só estava presente quando via que o patrimônio da INFRAERO corria risco. O patrimônio do trabalhador, o físico, isso não era importante. Nesse ponto a INFRAERO falhou.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. é conhecedora de algum plano de emergência, ou de contingência, ou de alguma formação especial para casos e ocorrências como esta que vivemos e a que assistimos nos aeroportos nos últimos meses?



A SRA. SELMA BALBINO - Não, não sou conhecedora. Nunca nos foi apresentado absolutamente nada. O que tem que nos ser apresentado. Os trabalhadores têm que saber. Se ele existisse, os trabalhadores tinham que conhecer. Não conhecem. Desconhecemos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. A crise ocorrida no último período natalino foi decorrente, dentre outros motivos, da necessidade de manutenção não prevista em 6 aeronaves da companhia TAM. Quais os fatores que levaram à ocorrência daquela situação, já que a rigidez da manutenção preventiva destina-se justamente a garantir a segurança de vôo e evitar os incômodos das manutenções não previstas?

A SRA. SELMA BALBINO - Olha, as aeronaves, depois de uma determinada quantidade de horas voadas, têm que parar para fazer o chamado *Check-D*. O que é o *Check-D*? O *Check-D* é uma radiografia geral da aeronave. A aeronave é toda desmontada, é feita toda uma manutenção preventiva, em todas as áreas do avião: a parte elétrica do avião, a parte eletrônica, a parte hidráulica, a parte de motores, tudo. O avião é todo decomposto para se verificar se aquelas horas voadas, se aquelas milhares de horas voadas causaram algum desgaste em determinados componentes. Isso é uma obrigação. Isso é uma exigência do fabricante da aeronave. O que achamos é que isso não ficou claro. A empresa não divulga, a Agência Nacional não divulgou o resultado da sua fiscalização sobre a empresa TAM. Mas o que nos parece — os nossos trabalhadores discutiram conosco — é que a empresa não deve ter feito o chamado *Check-D* no tempo hábil, ou então juntou várias aeronaves para um período de *Check-D* muito próximo e colocou... Porque o normal é ter uma programação onde se tire a aeronave do vôo de maneira paulatina, para não causar um impacto muito grande no processo de paralisação que intervenha no oferecimento de assentos. O que aconteceu, eu acho, é que a TAM esperou as aeronaves chegarem ao limite que manda o fabricante e colocou todas elas de uma vez para fazer o chamado *Check-D*, quando não deveria ter feito. Foi um erro estratégico de planejamento de manutenção de *Check-D*. É a nossa opinião.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Qual é a opinião de V.Sa. em relação à prática de *overbooking* por parte das empresas?



A SRA. SELMA BALBINO - Essa é uma prática velha, não é nova, e tem origem... A desculpa das empresas é que o contrário acontece também. Tem muito passageiro que marca a viagem e não aparece, e aí ela perde aquele assento. Nós vivemos um período, até 2001, de grandes dificuldades das empresas aéreas. As empresas aéreas viveram um momento... Porque o querosene de aviação é um dos componentes mais caros na aviação brasileira; ainda é. As taxas aeroportuárias também. As nossas são as mais caras do mundo, só perdem para as russas. E as empresas aéreas viveram momentos muito difíceis. Então, elas usavam como argumento que precisavam ter um maior nível de aproveitamento de assentos nas suas aeronaves. E quando determinados passageiros marcavam a passagem e não vinham, ela vendia essa passagem para outro passageiro, e às vezes uns não apareciam, mas outros apareciam. Calhava de em alguns momentos aparecer todo mundo, e aí a prática de *overbooking*. Mas elas preferiram correr esse risco, porque achavam que correndo esse risco o prejuízo delas em relação a uma aeronave lotada seria menor do que sair com a aeronave vazia porque o tal passageiro que estava marcado não apareceu. Mas é uma prática antiga. O passageiro hoje, no Brasil, está mais esclarecido. Hoje, ele corre atrás do seu prejuízo, entra no PROCON. Antigamente isso não acontecia. A empresa arrumava um jeitinho, dava um outro vôo para ele, num outro dia, fazia um agrado, e ele se contentava. Ainda tem gente que se contenta com isso hoje. Não sei se vocês já ouviram falar que quando tem *overbooking* o trabalhador aeroviário é que tem que falar que a empresa oferece 800 reais — eu me lembro que em dezembro foi assim —, 800 reais para quem aceitar descer, e acontecia, infelizmente. Lamentavelmente, isso é ruim. Eu digo que passageiro que faz isso não tem consciência... Descia por causa de 800 reais. Isso alimenta esse *overbooking*. Infelizmente é isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual é a opinião de V.Sa. em relação ao movimento dos controladores de vôo que paralisou as atividades da aviação no Brasil?

A SRA. SELMA BALBINO - Eu acho que foi legítimo. No entanto, faço uma observação. Lamento que ele tenha ocorrido conjuntamente para tentar dar uma resposta pela culpa do desastre da aeronave. Eu acho que, como trabalhadora, eu tenho que ser honesta. Isso não é... Eu acho que não foi uma postura correta



aproveitar uma coisa para... Se o problema era grave — e é grave — dos controladores, se os equipamentos já vinham com problema, não é de agora. Os equipamentos não ficaram ruins em 5, 6 meses. É um processo. Sei que de repente foi um momento de gritar, porque havia um clamor, a mídia estava em cima, mobilizou a sociedade, porque foi muito duro, muito triste o que aconteceu. Mas eu lamento que tenha essa situação, esse problema que eles enfrentaram tenha vindo à tona só por conta do desastre do vôo da Gol. Lamento que tenha sido isso. Por outro lado, temos que reconhecer que como a grande maioria deles são militares, e o sistema militar é muito duro, muito rígido... Eu disse aqui no começo da minha explanação que a agência pode ter muitos erros, mais uma coisa boa é a transparência. Hoje, coisas que do tempo do DAC a gente não sabia que acontecia, hoje a gente sabe o que acontece. Nesse sentido, foi muito bem-vinda a agência, porque há mais transparência. No tempo dos militares, a coisa era muito fechada; muito, muito fechada mesmo. Eu falo isso porque, nos últimos 10 anos, fui uma freqüentadora assídua de dentro do DAC, cobrando determinadas providências dentro do DAC, dos brigadeiros. Lá eu sabia como aconteciam as coisas. As coisas eram muito fechadas. Então eu lamento que... Mas é legítimo. Acho que controlador é como outro trabalhador. Tem família, precisa sustentar sua família com dignidade, precisa ter tranqüilidade para fazer o que faz, porque é um trabalho de muita responsabilidade. E lamento que as Forças Armadas, a Aeronáutica não tenha tido sensibilidade no tempo certo para poder ver o problema que esses trabalhadores estavam enfrentando. O nosso sindicato é um apoiador para que se desmilitarize esse setor, mas que também — é um setor essencial — haja permanente diálogo, para que nós não possamos enfrentar lá na frente problemas de paralisação do transporte aéreo por uma questão, que é legítima, por causa de salário, por causa de equipamento, por condições de trabalho que vão oferecer garantia de vida ao público usuário. A sociedade tem que apoiar esse pleito dos companheiros controladores de vôo, sejam eles civis, sejam militares.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Eu tinha aqui um último questionamento, mas gostaria que V.Sa. não respondesse, mas se possível mandasse para nós, por escrito, quais as providências, que na avaliação do sindicato, deveriam ser adotadas para evitar a crise, para minimizar os efeitos da



mesma sobre os usuários. Então, se V.Sa. pudesse nos enviar por escrito isso, nós ficaríamos muito agradecidos.

Uma última pergunta, mais por curiosidade: V.Sa. disse aqui durante a sua explanação que não anda de avião, ou que veio de ônibus, com medo de andar de avião. Poderia nos explicar o porquê disso?

A SRA. SELMA BALBINO - Um conjunto de coisas. Eu já tinha medo, mas andava. Sempre andei. Vinte e quatro anos da minha vida andei de aeronave. Até que peguei uma turbulência, daquelas turbulências que não é a que sacode, e a minha pressão foi a 23. Depois disso eu tentei andar e aconteceu de novo, e o médico me proibiu de andar de avião. Eu ia empacotar dentro do avião. Aí eu não ando mais.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não era por medo de andar de avião, simplesmente.

A SRA. SELMA BALBINO - Não, não. Eu tinha medo. Sempre tive medo. Tem muita gente que tem medo de andar de avião, mas não tem coragem de dizer. Eu sempre tive medo. Sempre tomava um remedinho e andava, mas sempre com medo. Depois que aconteceu isso, para mim...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

A SRA. SELMA BALBINO - É.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está o.k. Muito obrigado, Sra. Selma Balbino, pela sua presença nesta CPI. O seu depoimento confirmou a certeza que expressei no início de que o seu depoimento seria de grande importância para os trabalhos desta CPI. Estas eram as perguntas, portanto, Sr. Presidente, deste Relator.

Muito obrigado.

A SRA. SELMA BALBINO - Poderia fazer uma consideração final?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Poderia.

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A senhora ainda será questionada pelos Parlamentares.

A SRA. SELMA BALBINO - Ah, sim. Eu queria, assim, de maneira bem transparente — pode parecer que eu aproveitei aqui a oportunidade, e aproveitei



mesmo —, dizer de alguns problemas que enfrentamos no mundo do trabalho na aviação. Mas eu acho que esse é o momento, porque falta visão a algumas... determinados órgãos e pessoas, autoridades, de que nós temos um elo, há uma simbiose. Aeronauta, aeroviário, aeroportuário, controladores têm uma simbiose. Nós trabalhamos entre nós o tempo todo. Um depende do outro. E se nós não estivermos afinados um com outro, as coisas não dão certo. E o que nós queremos é que dê certo. A gente acha que o Brasil é um País de dimensão continental, precisa do transporte aéreo, é questão estratégica. Pena... Eu espero que esse Governo acorde, porque é uma questão estratégica. Quero deixar registrado que nós somos contra os céus abertos. Nós somos contra a abertura do capital. E sabem por quê, senhores? Porque nós estamos vivendo na aviação... O capital que estão defendendo, na verdade, já está aberto, porque a VARIG LOG foi comprada por um grupo que não é brasileiro, convenhamos. E nós temos notado o seguinte: a empresa de manutenção da VARIG, que foi vendida também, agora, para a TAP... O estrangeiro vem aqui — e é um desabafo —, compra as nossas empresas e quer precarizar a relação de trabalho. A mão-de-obra brasileira é mais barata do que nos países de origem, e eles chegam aqui e não querem cumprir nem a legislação que tem. Então, nós somos contra, porque o estrangeiro vem e nós temos um monte de problemas com as empresas estrangeiras aqui, que não querem cumprir a convenção. É uma briga o tempo todo. Então, eu fico me imaginando o que será se abrir o capital para as estrangeiras. Vai ser uma festa. Elas já não querem cumprir, imagina se abrir. Para os senhores terem uma idéia, o grupo que comprou a empresa de manutenção da VARIG, mês retrasado, teve a capacidade de nos chamar para dizer que precisava do nosso sacrifício, que a gente ficasse 4 anos sem reajuste, porque a empresa está com problema. E quando comprou não sabia que a empresa tinha problema? Então, eu, sinceramente, vejo alguns analistas defendendo céus abertos... Nós, trabalhadores, não defendemos. Temos muito medo de que isso aconteça, porque, se há uma falta de controle, hoje, do espaço aéreo, das empresas aéreas, é por falta das autoridades. E eu não acredito que isso vai mudar em um curto espaço, como nós precisávamos. Isso vai demorar bastante. E isso se tomarem algumas providências e ficarem fiscalizando atentamente. Nós, trabalhadores, somos contra os céus abertos. Eu quero deixar bem claro, porque eu



acho que tem que ser... Esta CPI pode contribuir para quem... os estrangeiros que adquirirem empresas ligadas à aviação, manutenção, empresas auxiliares... fossem mais duros com essas empresas, porque elas chegam aqui e querem fazer carnaval, querem explorar nossos trabalhadores, não querem cumprir nada e querem ter lucro, querem mandar dinheiro para os seus países. Eu acho que a gente tem que estar atentos a isso também, porque a aviação é um setor estratégico para a gente, muito importante, onde... Uma coisa também que eu quero dizer que a gente precisa acabar é com os chamados tráficos de influência, viu? As empresas de serviços auxiliares... tem sempre alguém da INFRAERO no comando dessas empresas, nas gerências. Isso tem que acabar, porque isso atrapalha. Não sou contra assessoria política, eu não sou contra... Eu sei que é uma coisa do nosso País, é uma cultura que precisa ser melhorada. Mas ela interfere, às vezes, de maneira negativa no mundo do trabalho. Tem empresas da INFRAERO que pertencem a Parlamentares e que não cumprem sequer a convenção coletiva dos trabalhadores. E isso é grave. Isso é grave.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A senhora poderia nominar?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Empresas da INFRAERO que pertencem a Parlamentares? Como é que é essa história?

A SRA. SELMA BALBINO - É.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A senhora poderia nominar?

A SRA. SELMA BALBINO - Empresa terceira...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Terceira.

A SRA. SELMA BALBINO - Que trabalha na INFRAERO, para a INFRAERO, onde os trabalhadores do sistema aeroviário... que sequer cumpre a convenção coletiva.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - De propriedade de Parlamentares?

A SRA. SELMA BALBINO - É, é.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A senhora poderia citar qual é?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Isso é uma denúncia muito grave. Eu queria que a senhora, por favor, se pudesse, nominasse, porque todos nós somos Parlamentares e é importante, para que a gente saiba.



A SRA. SELMA BALBINO - Eu sei... Quando eu estou dizendo aqui não estou generalizando. Sei que tem Parlamentares e Parlamentares. Isso é verdade. Tem uma empresa que trabalha para a INFRAERO, no aeroporto Antônio Carlos Jobim, que não cumpre a convenção coletiva. Nós temos brigas, já denunciemos no Ministério Público do Trabalho.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Quem é dono dela, senhora?

A SRA. SELMA BALBINO - É um Parlamentar Distrital, de Brasília.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Nome?

A SRA. SELMA BALBINO - Não sei o nome todo. Se chama...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Pode dar o primeiro.

A SRA. SELMA BALBINO - Acho que Eliana Pedrosa, Eliana Pedrosa. A empresa é conduzida pelo seu filho e não cumpre... deve ter outro.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sabe o nome do filho dela?

A SRA. SELMA BALBINO - Argos, Argos. Empresa Argos.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O nome do filho?

A SRA. SELMA BALBINO - André Pedrosa.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - André Pedrosa. Filho de...

A SRA. SELMA BALBINO - Filho da dona, da Parlamentar.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ...Eliana Pedrosa, que seria Deputada Distrital.

A SRA. SELMA BALBINO - Isso, isso. Ela é Distrital.

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

A SRA. SELMA BALBINO - Tem outros.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Quais os outros?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas aqui da Câmara dos Deputados? Então é bom a senhora nominar, porque a senhora falou da Câmara, Parlamentares.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Todos vão ter a oportunidade de perguntar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas a oportunidade é essa, Presidente, já que ela está...

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



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Daqui a pouco ela esquece.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, não esquece nada.

A SRA. SELMA BALBINO - Não, eu não esqueço, não. Não esqueço, não.

Vivo isso presente, todos os dias, Sr. Parlamentar.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Sr. Presidente, só para ela nominar os outros.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou passar... Nosso Relator está satisfeito?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Satisfeito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, vamos passar a palavra ao autor do primeiro requerimento aprovado, o nobre Deputado Eduardo Cunha. Começando às 10h52min e terminando às 11h07min.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, senhora depoente, em primeiro lugar, agradeço à senhora a presença e digo, como autor da convocação do Presidente do Sindicato Patronal e também o dos Trabalhadores, que isso permitirá que possamos ter aqui as visões diferentes e que possam subsidiar não só o nosso pensamento a respeito de tudo, como também o Relator, no seu relatório.

A minha primeira pergunta seria para satisfazer a curiosidade geral, porque eu acho que quando uma denúncia fica vaga, ela tem que ser explicitada. Existe algum Parlamentar, algum Deputado Federal que possui empresa que presta serviço à INFRAERO?

A SRA. SELMA BALBINO - Tem essa Deputada Distrital, que eu lhe falei.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, eu queria que me assegurasse o direito à palavra. Acho que estou atrapalhando a platéia aqui.

(O Presidente faz soar a campainha.)

A SRA. SELMA BALBINO - Deputada Distrital... O senhor está me perguntando, não é?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A senhora já falou. É isso. Somente? A senhora não conhece nenhuma empresa pertencente a nenhum Deputado Federal?

A SRA. SELMA BALBINO - Federal, não, só Distrital.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não? Nem Senador?

A SRA. SELMA BALBINO - Senador, não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O.k. Só para esclarecer, porque como ficou vago. O Deputado Vic tinha razão. É importante que a gente esclareça. Somente uma Deputada Distrital, de Brasília. O.k.

Eu queria, para a gente tentar estabelecer um raciocínio, saber da importância... V.Sa. falou muito de terceirização aqui, de número de trabalhadores. O seu sindicato tem 11 mil trabalhadores, como a senhora falou. Qual o percentual em relação ao total dos trabalhadores aeroviários?

A SRA. SELMA BALBINO - Os terceirizados?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É. Não, terceirizados, não. Vou querer saber também terceirizados depois. A senhora falou que seu sindicato congrega 11 mil trabalhadores, mas não tem em São Paulo, não tem em Recife e não tem em Porto Alegre. Esses outros centros, São Paulo, Recife e Porto Alegre têm quantos trabalhardes aeroviários?

A SRA. SELMA BALBINO - Deve ter em torno de 17, mais ou menos. São Paulo é o que concentra maior número.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Qual o número de São Paulo?

A SRA. SELMA BALBINO - Pernambuco é pequeno, Porto Alegre também é pequeno; não é grande, não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mais ou menos, São Paulo...

A SRA. SELMA BALBINO - São Paulo?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É.

A SRA. SELMA BALBINO - Ah, uns 13 mil ...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Treze mil.

A SRA. SELMA BALBINO - ...a 14 mil.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Desses 11 mil trabalhadores do seu sindicato, qual o percentual de trabalhadores terceirizados e quais os que trabalham direto?

A SRA. SELMA BALBINO - Olha, hoje ele gira em torno de 30% a 35%.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - De 30% a 35% de terceirizados?

A SRA. SELMA BALBINO - De terceirizados.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Quais são as carreiras...

A SRA. SELMA BALBINO - Agora vai diminuir, viu, porque a TAM está desterceirizando.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Quais são as carreiras que são terceirizadas, basicamente, hoje?

A SRA. SELMA BALBINO - Olha, quase todas. A que deixou de ser terceirizada foi o mecânico, porque alguns fabricantes de aeronaves proibiram que fosse trabalhador terceirizado. Tinha que ser do próprio quadro. As demais todas são terceirizadas. O despachante técnico também.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Existe carreira que tem trabalhadores terceirizados e trabalhadores efetivados, concomitantes, quer dizer, na mesma carreira? Existe mecânico, por exemplo, terceirizado e mecânico contratado direto? Existe alguma carreira? Ou a carreira é toda terceirizada ou ela é toda efetivada?

A SRA. SELMA BALBINO - Não. Algumas empresas, por exemplo... Para ser bem concreta, a empresa que terceirizava manutenção era a TAM. Desterceirizou. Tem algumas empresas pequenas como a OceanAir, a BRA, que também era terceirizado e desterceirizou. Pela nossa informação, foi exigência dos fabricantes das aeronaves. Agora, só complementando, *check-in*, carga, serviço de aeroportos, reserva, tudo isso tem sido constantemente terceirizado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Certo. A senhora falou muito aí sobre o problema da VARIG, que nos incomoda bastante. O percentual de trabalhadores da VARIG que foi readmitido a senhora conhece, sabe se foram, se não foram, que percentual que foi?

A SRA. SELMA BALBINO - Olha, 2 mil ficaram na chamada VRG, hoje comprada pela Gol. Tem em torno de 1.100 licenciados pelo INSS, entre terra e ar, aeronáutico e aeroviário. O resto... Individualmente, a empresa que mais admitiu trabalhadores da VARIG foi a OceanAir. Foi em torno, nos últimos 12 meses, de 600 trabalhadores que a OceanAir contratou. Individualmente, foi a empresa que mais contratou. Priorizou os funcionários da VARIG. A que menos contratou trabalhadores da VARIG: a Gol. A TAM contratou bastante. Agora, é uma coisa interessante. Digamos que em termos de aeronauta, de piloto, houve um aproveitamento,



digamos, de quase 80% de pilotos em todas as empresas. Diria que tem uma parcela ainda que está desempregada, outra que foi para o exterior, foi para a Ásia, foi para os Emirados, foi para a Índia, onde está... Já há uma previsão de que em 2 anos devemos ter falta de pilotos no Brasil. Isso é grave. É outra coisa séria que nós vamos enfrentar. Agora, os trabalhadores de terra e os comissários são os mais sacrificados, principalmente aqueles acima de 35 anos. As empresas dizem que não discriminam, mas discriminam, sim. Conheço até um fato que eu acho importante dizer, que embora pessoas que não têm aparência de 40 anos, mas que têm cabelo grisalho, o pavor é tão grande que teve comissário pintando o cabelo para poder não ser — é uma coisa dura de dizer aqui, mas é verdade —... pintando o cabelo para na hora da entrevista não ser discriminado. Muito duro isso, mas aconteceu.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A senhora citou um exemplo que é bastante interessante. Realmente, os pilotos — eu também tinha essa notícia — foram quase todos reaproveitados, até porque é uma atividade mais especializada. E com o crescimento mundial do setor, obviamente, há uma mão-de-obra formada e acabaram se beneficiando de uma mão-de-obra já formada. Já o restante do quadro é de uma reposição com menos treinamento.

Na sua opinião, qual é a razão da quebra da VARIG?

A SRA. SELMA BALBINO - Olha, eu acho que tem vários fatores, não um só. Sei que um só é irresponsabilidade. Eu acho: gestão temerária; alto custo da atividade; impostos muito caros, que tornavam a passagem também não acessível ao conjunto da população brasileira; e, por fim, acho que falta de investimento do Governo no setor do transporte aéreo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É tão importante esse debate, porque a gente realmente se preocupa muito. A senhora disse que a VARIG é uma das empresas que melhor cumpriu as relações de trabalho e aquela que atendia melhor as reivindicações do setor. E a senhora reclamou de outras empresas que não estão atendendo. Na sua opinião, isso pode ter contribuído para elevar o custo da empresa, ou a senhora acha que as outras empresas não cumprindo estão apenas aumentando seu lucro? Qual é sua visão do processo?

A SRA. SELMA BALBINO - Eu acho que não foi o fato de a VARIG pagar salários decentes que a faliu. Eu acho que é o contrário. Quando eu falo que teve



administração temerária, quem administrava a VARIG não era, com certeza — a grande maioria —, não eram pessoas com perfil, com capacidade. Infelizmente, um equívoco do conjunto da empresa, da fundação que era detentora, dona da VARIG, que não enxergou no tempo hábil que a administração da empresa tinha que ser administração profissionalizada.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O que a senhora acha que o Governo poderia ter feito para poder evitar essa história e o que o Governo deveria ter colocado de recursos que em outras empresas e também não está sendo colocado e estão conseguindo sobreviver? Por que essa diferença?

A SRA. SELMA BALBINO - Eu acho, por exemplo, uma coisa que o Governo deveria ter feito e não fez, na época, e agora fez, recentemente, por pressão, é o valor do querosene de aviação, que é muito caro. Ninguém sabe — é um mistério — como é que a BR Distribuidora calcula o preço desse querosene. Há um questionamento infindo que ninguém consegue descobrir. O nosso querosene de aviação é um dos querosenes mais caros. E na frota da VARIG, que era uma frota relativamente antiga, se consumia... Por exemplo, não dá para comparar nos Airbus novos da TAM ou nos Boeings da Gol, novinhos, o valor de combustível que eles consomem e os valores que os aviões da VARIG consumiam. Então, se já era caro para todos, para a VARIG ficava mais caro ainda.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O que a senhora acha de a Gol assumir a VARIG? A senhora acha que essa concentração de mercado vai ser benéfica para o usuário, para o setor, ou a senhora acha que isso...

A SRA. SELMA BALBINO - Não acho que vai ser bom para o usuário. Não vai ser. Eu acho que não vai ser. Nenhuma concentração, em nenhum setor, é boa para a sociedade. Eu acho que a gente tem inúmeras provas no Brasil de que isso não é bom. E nós achamos que não é bom.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Qual é a solução que a senhora defenderia para a VARIG, então?

A SRA. SELMA BALBINO - A solução devia ter sido pensada lá atrás, quando você teve uma VASP fechada, uma Transbrasil fechada. Eu volto a insistir: para que existe o Código Brasileiro de Aviação, para ficar ali na parede, na ANAC ou



no antigo DAC, ou para ser cumprido? Não se usava o Código na sua plenitude. Se ele tivesse sido usado, não tinha acontecido o que aconteceu.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas o que dispõe o Código que a senhora entende que deveria ter sido usado para evitar?

A SRA. SELMA BALBINO - O Código diz que quando a empresa começa a apresentar problema é obrigação da autoridade intervir lá dentro para ver o que está acontecendo. Se tem administração temerária, tirar a administração temerária; se tem roubo, tirar o roubo; se tem outros problemas, intervir e solucionar. Nós trabalhadores sempre defendemos a intervenção do Governo, não para estatizar, não. Nós defendemos a intervenção para entrar e ver onde estava o problema e consertar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O sindicato, no momento oportuno, reclamou ou formalizou junto à agência reguladora para pedir a intervenção?

A SRA. SELMA BALBINO - Sempre. Eu não agüento.... Quantas audiências! Deputado, se eu for enumerar as audiências com o Vice-Presidente da República, com o Ministro da Defesa, com o Comandante da Aeronáutica, foram muitas, foram muitas. Perdemos muitas horas tentando convencer esses senhores de que precisavam intervir. Não foi só no caso VARIG, não; no caso VASP, Transbrasil, e não adiantou. Eu me sinto frustrada, sinceramente; eu e muita gente, por não ter convencido o Governo. Não era prioridade. A aviação brasileira nunca foi prioridade, nem do Governo passado e nem deste. Eu espero que a partir de agora seja. A impressão que eu tenho é que as pessoas conhecem a aviação de entrar, sentar lá, ser servido pelo serviço de bordo, botar o fone aqui no ouvido, olhar assim pela janelinha, e está tudo bem. Eu fico assustada quando eu vejo alguns articulistas que só conhecem a aviação de entrar e passar 2 horas no vôo irem para os jornais e fazerem verdadeiros discursos da aeronave, discursos superficiais, sem conhecerem absolutamente nada. Eu fico preocupada, porque essas pessoas são lidas, e elas formam opinião. E tem muito brasileiro com opinião errada sobre a aviação. Inclusive, muitos Parlamentares. Porque tive oportunidade de conversar com alguns que tinham visão completamente equivocada de como funcionavam determinados setores, e que a gente deu nossa humilde contribuição, no sentido de mostrar que não era daquele jeito.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A senhora acha que a Gol e a TAM estão funcionando a contento?

A SRA. SELMA BALBINO - Para o mundo empresarial, sim. Para o povo brasileiro, o passageiro e o trabalhador, não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Para o passageiro...

A SRA. SELMA BALBINO - Precisa melhorar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Por que a senhora acha que para o passageiro não está funcionando bem?

A SRA. SELMA BALBINO - Porque o passageiro, olha só... Nós... A diretoria do nosso sindicato é uma diretoria que está permanentemente na base, conversando com os trabalhadores e até com passageiros. Nós, principalmente durante essa crise, estivemos nos aeroportos conversando com os passageiros no sentido de fazê-los entender que a crise era muito ampla, não estava ali no *check-in* com o nosso companheiro trabalhador. O que a gente nota é uma falta de pessoas com perfil adequado para poder resolver problemas que surgem. Quem é que vai adivinhar que de repente o aeroporto vai fechar por problemas meteorológicos? Tem que ter gente preparada ali, que não seja o trabalhador, que está ao mesmo tempo... Trabalhador não pode fazer o *check-in* e, ao mesmo tempo, estar preparado psicologicamente, dando determinadas explicações para o passageiro, porque senão ele não produz e é punido, lá atrás, pelo seu supervisor. O negócio no aeroporto é fila andando. Então, tem que ter... As empresas tinham que ter uma relação pública para, num momento que acontecesse uma situação dessa, dar as explicações e os esclarecimentos para que o passageiro ficasse mais calmo. O passageiro se revolta porque não tem esclarecimento do que está acontecendo. A INFRAERO não informa, a empresa não informa, e aí é muito natural que as pessoas tenham uma reação, porque elas têm compromisso, muitas vezes estão a serviço, vão a seminários. Nós assistimos a cenas de mães perdendo casamento do filho, neste final de ano, um momento tão singular para uma pessoa. Então, tinha que ter alguém. Talvez se alguém falasse: "*Olha, o problema não é o overbooking. O aeroporto está fechado para sua segurança. O avião não pode decolar sob essas condições, porque corre risco*". A pessoa iria ficar triste, porque iria perder o casamento do filho, mas iria entender que a sua vida está em primeiro lugar. Mas,



simplesmente, não podem exigir dos nossos trabalhadores dupla função. Porque muitos daqueles trabalhadores, ali, que estão nos balcões — é importante dizer isso... O PLR conta lá: “*O fulano atendeu quantos passageiros hoje?*”, para ir para o *file* dele, para saber quanto ele vai receber de PLR. É assim que funcionam as coisas, viu, gente? É assim: o setor tal produziu quanto? Vendeu quantas passagens? Como é que um passageiro... Você vai atender um passageiro, da maneira como tem que atender, com rapidez, e ainda ter que exercer outra função? Tinha... Nas sugestões que nós enviamos para a ANAC, para o sindicato patronal e para a INFRAERO, a gente toca exatamente nisso. Pede que se crie uma sala de crise, com assessor de imprensa, ligada... de comum acordo, a INFRAERO e as empresas, para fornecer, de hora em hora, informações para o passageiro, para ele não agredir o nosso companheiro trabalhador. Sugerimos os tais hotéis perto do aeroporto, a reserva de determinada quantidade de quartos, para poder alojar essas pessoas no momento de suspensão de vôo, do adiamento. Nada disso, nobre Deputado, foi acatado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Encerrado o tempo do nobre Deputado Eduardo Cunha.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Obrigado, senhora.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao Deputado Dr. Ubiali, começando às 11h10min e terminando às 11h20min.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sra. Presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários, Selma Balbino, primeiro, quero dizer que estou muito preocupado com as informações que a senhora trouxe hoje aqui. Nós pensávamos que pelo menos essa área estava razoavelmente bem estruturada. E a senhora disse que o perigo é iminente. Diz mais ainda, a senhora diz que há outros problemas, e até os aceita como normais à nossa cultura.

Eu queria fazer a seguinte pergunta: a senhora disse que há funcionários da INFRAERO na direção de empresas terceirizadas. Foi isso que a senhora disse?

A SRA. SELMA BALBINO - Ex-funcionários. Sai e arruma, sabe, uma gerencinha ali, uma gerencinha ali. É assim.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Ex-funcionários, então. Sim. A senhora disse também que, na opinião da senhora, a desmilitarização dos controladores é o



que a senhora defende. Ao mesmo tempo a senhora diz que o caos entre as empresas prestadoras de serviço que não obedecem às leis trabalhistas, que fazem contratos com empresas que obriga a fazer hora extra e, ao mesmo tempo, a senhora disse: *“Não, mas nós vamos desmilitarizar os controladores”*. A senhora não acha que nós estaríamos colocando mais lenha na fogueira, colocando mais uma empresa de controladores numa situação de fazer com que também não fossem cumpridas as regras, como não está conseguindo fazer cumprir as que têm aí?

A SRA. SELMA BALBINO - Não, olha só, Deputado, não... Eu acho que os militares controladores eles estão sob uma regra... Eu sei tanto quanto o senhor que, nas Forças Armadas, tem graus hierárquicos e que eu não posso dar um aumento para o sargento e não dar para o tenente, para o major — desculpa que eu não domino essas funções de militar. Como é que se resolve um problema de caos no salário dos controladores? Se eles são tão importantes, como é que a autoridade aeronáutica não enxergou isso antes? É a sociedade civil, é o povo, através da crise, através de um acidente que, agora, nesta CPI, que tem que ver. Para mim, o excesso.. Não houve nem excesso de corporativismo dos militares, porque, se existisse, os controladores não estavam enfrentando o que estão enfrentando agora. A solução, para mim, para esses profissionais serem bem remunerados, como devem, pelo papel e importância que têm... Eu não sei, eu não entendo de lei militar. Como é que esses trabalhadores seriam bem remunerados? Eu acho que só passando para civil.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Mas a senhora está sugerindo que se tire de uma estrutura que está pagando mal — nós não estamos discutindo isso —, mas que tem toda uma hierarquia, um controle por ser militar e colocar num sistema que a senhora disse para nós que é um sistema, que, pelo que eu entendi, está falido. A senhora não consegue fazer cumprir regras... A senhora disse, até especificamente quando falou da VARIG, que o Código Brasileiro de Aviação não foi cumprido. Então, coisas importantes a senhora disse.

A SRA. SELMA BALBINO - Não foi cumprido pelo Governo, e não pelos trabalhadores.



O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Não, não, mas eu não estou dizendo quem não cumpriu, eu estou dizendo...

A SRA. SELMA BALBINO - Os trabalhadores da terceira cumprem seu papel, por isso que a aviação está funcionando, porque se eles não cumprissem não estava funcionando, porque são responsáveis.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sim.

A SRA. SELMA BALBINO - E eu acredito que os controladores serão responsáveis se deixar.... Continuarão sendo responsáveis se sair do militarismo e ir para o civil.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sim, mas a senhora disse que os trabalhadores são obrigados a cumprir duplo horário, fazer hora extra. Tem trabalhadores que não são registrados.

A SRA. SELMA BALBINO - Sim, são obrigados, se não fizer, são demitidos. Num País que o desemprego tem 7 mil desempregados da VARIG, o que é que o senhor quer? O senhor não sabe que neste País aqui a pressão sobre o trabalhador é um absurdo? É um absurdo!

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Eu sei, doutora, eu sei disso. É por isso que estou dizendo que tirar de um setor e colocar num outro não me parece uma solução.

A SRA. SELMA BALBINO - Bom, nós temos opiniões contrárias. Eu respeito a sua, mas eu defendo que seja desmilitarizado. Eu defendo.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Nós só estamos discutindo para tentar encontrar uma solução para os problemas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deixa eu ver se eu ajudo aqui. O que o Dr. Ubiali está dizendo, Dra. Selma, é que no militarismo eles não são obrigados a fazer essa dupla jornada, eles não são pressionados. Eles cumprem.

A SRA. SELMA BALBINO - Não é o que temos visto na mídia a declaração dos controladores. Pelo contrário.

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

A SRA. SELMA BALBINO - Um dos problemas é que eles têm sido sobrecarregados nas suas tarefas e nas suas jornadas. Foi isso um dos motivos que



elencou essa série de problema aí. Eu, pelo menos, o que eu tenho acompanhado na mídia é isso. A declaração dos controladores é excesso de jornada. Também.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - A senhora disse que, na VARIG, as empresas de consultoria enriqueceram e que havia um problema com áreas do Governo e do Judiciário que não fizeram o que deveriam ter feito. A senhora citou agora para a própria... o não cumprimento do...

A SRA. SELMA BALBINO - Sim. Eu reafirmo.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sim. A senhora poderia citar nomes?

A SRA. SELMA BALBINO - Eu disse aqui que ninguém quis ser o coveiro da VARIG. O Governo não quis. Só vivia dizendo que a solução era de mercado, para não intervir, não usar o Código Brasileiro de Aviação, no seu art. 188. Então, a solução é o mercado que vai resolver. O mercado resolveu da pior maneira possível, com 7 mil demissões. Até agora ninguém recebeu nada. Os trabalhadores foram demitidos, Sr. Deputado, e alguns deles nem Fundo de Garantia tinham para receber, porque desde 2002 não era depositado. Então, o Plano de Recuperação Judicial diz, nos seus arts. 46 e 47, que, após aprovado o leilão, vendido, o gestor judicial, junto com o juiz que conduz, terá que publicar, em 90 dias, os valores que cada trabalhador tem para receber, de créditos concursais e extraconcursais.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

A SRA. SELMA BALBINO - Vai fazer um ano do leilão, e até agora nada. Tem muito trabalhador passando fome, que está vivendo à custa de um pai, de uma mãe. E tem um agravante que eu não disse aqui. Na VARIG tinha um fenômeno. Muitas famílias inteiras trabalhavam na VARIG. O pai foi comandante, a mãe foi comissária e o filho virou ou aeroviário ou aeronauta. E algumas dessas famílias todas foram demitidas. Aquele pai e aquela mãe que já estavam aposentados também está numa situação, porque o AEROS — Fundo de Pensão Complementar... Porque ninguém consegue viver... Um aeronauta que tinha um salário razoável, que constituiu uma família,, ele não consegue viver com o salário com o teto do INSS. Então, para isso, o AEROS — Fundo de Pensão foi criado. Ele pagou lá 20 e poucos anos da vida dele o AEROS, e agora ele não tem nada para receber. O Plano 1 deixou de pagar. Então, na VARIG, isso é muito forte. Muito



forte. Famílias inteiras trabalhavam na VARIG: filho, pai, mãe, e todos hoje estão na rua da amargura.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - A senhora... Frequentemente...

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

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Obrigado. Frequentemente, nas viagens, quando entrávamos no avião, o comandante do avião dizia que haveria um atraso no voo porque havia um seqüenciamento e esse seqüenciamento é que estava atrasando o voo. Só que você, dentro do avião, depois de esperar lá 10, 15, 20 minutos, via chegar novos passageiros. A senhora acha que havia, por parte das companhias aéreas, uma ordem para que fosse mentido aos passageiros, que fossem dadas informações não completas ou uma informação errada? A senhora afirmou também que a TAM e a Gol não têm cumprido a lei conforme tem sido cumprida em alguns casos, principalmente porque terceirizaram muita coisa e essa terceirização não é adequada. A senhora acha que viajar por essas 2 companhias é pior do que pelas outras?

A SRA. SELMA BALBINO - Hoje eu diria que a aviação como um todo ela tem problema. Reafirmo aqui o que eu disse. O que os controladores enfrentam hoje, de baixos salários ou péssimas condições de trabalho, eu diria que os trabalhadores aeroviários muito mais fortemente têm péssimas condições de trabalho.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Qual é o salário médio de um aeroviário, hoje?

A SRA. SELMA BALBINO - O piso da categoria é 600 reais. O piso. O menor piso.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Uma pessoa que atende ali na frente recebe quanto? No balcão.

A SRA. SELMA BALBINO - Depende. Se for numa terceira, é 600 reais. Se for numa empresa aérea, a Gol, por exemplo, é 800 ou 900 reais. Depende. Elas variam muito de... Elas não tem um valor de salário uniforme.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Na época da VARIG recebiam quanto?



A SRA. SELMA BALBINO - Em torno de 1.500 reais. Respondendo a sua pergunta, Deputado, no caso dos aeroviários, a situação constrangedora é muito maior em relação a determinadas funções. Eu vou dar um exemplo: um mecânico não pode ficar mais de 6 horas na pista. Ele fica porque ele é responsável. Tem o medo, o fator medo, que é inegável. Dizer não e ser demitido. Às vezes é um trabalhador de vinte e poucos anos de casa, não é, dizer não... Segundo, a responsabilidade. Se ele sabe que ele não tem ninguém para substituir, ele é incapaz de ir embora e deixar uma aeronave no chão. São muito responsáveis, mas muito responsáveis mesmo. É uma categoria que tem uma responsabilidade, eles tem... Aviação... Eu confesso que eu não tenho esse fascínio que um conjunto dos trabalhadores aeroviários, principalmente os mecânicos e os despachantes, tem. Não tenho esse fascínio, mas é um fascínio enorme para determinados trabalhadores, e eles têm responsabilidade, eles são incapazes de deixar um avião no chão. Outro profissional que enfrenta um problema sério é o despachante técnico. Ele tem um número de aeronaves para atender dentro de um espaço de tempo. Se ele atender mais do que aquele número que lhe é cabido atender, ele pode cometer um erro no balanceamento de uma aeronave. Até um simples trabalho, que é do ASA — Agente de Serviço de Aeroporto, é importante. Para o senhor ter uma idéia, uma dessas empresas terceiras, há 2 anos atrás, tinha uma equipe trabalhando em 2 aeronaves ao mesmo tempo, quando não pode. As empresas terceiras, como elas não querem contratar um número de pessoas adequado, elas contratam aquilo que elas acham que está bom para elas, que não vai mexer no lucro, e aquele trabalhador trabalha excessivamente. Dois anos atrás 2 aeronaves estavam sendo carregadas ao mesmo tempo, de configurações diferentes. Isso não pode acontecer, mas foi exigido da equipe que estava trabalhando. O que aconteceu, Deputado? Uma das aeronaves, que era um avião da TAP, foi carregado com um carregamento de um lugar errado. O senhor sabe o que aconteceu? Quando chegou em Lisboa, na hora de descer, quase que o avião caiu, se não fosse a perícia do comandante. O senhor sabe quem pagou pelo fato? O trabalhador, demitido por justa causa. Não foi a empresa que, de maneira errônea, de maneira inescrupulosa, botou uma equipe atendendo 2 aviões de configurações diferentes. O sindicato conseguiu reverter a justa causa porque ameaçou, foi no



DAC, reverteu. Mas não reverteu a demissão. É essas coisas que é inadmissível e que acontece muito no Brasil. Muito. Acontece. A parte mais fraca é o trabalhador.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Terminado o tempo do Dr. Ubiali, vamos agora à próxima inscrita, a nobre Deputada Solange Amaral, começando às 11h23min e terminando às 11h33min.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Bom-dia, Sra. Selma. Acho que a partir do depoimento da Sra. Selma temos uma nova categoria, que se chama trabalhadores da terceira. A todo momento ela se refere. Quer dizer, é uma categoria que existe dentro dos aeroportos: trabalhadores da terceira.

A senhora falou aqui muita coisa importante, mas eu queria me deter num fato que me parece gravíssimo e que eu acho que nos preocupa a todos, que é a questão da fiscalização de armamento, de droga, de explosivo, que a senhora disse aqui que é feito por trabalhadores terceirizados. É isso, D. Selma?

A SRA. SELMA BALBINO - Correto. Que trabalham... Aeroviários que trabalham para a INFRAERO, empresas contratadas pela INFRAERO.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Empresas terceirizadas?

A SRA. SELMA BALBINO - Terceirizadas.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Empresas que, além disso, fazem outras coisas nos aeroportos?

A SRA. SELMA BALBINO - Fazem.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Por exemplo, ela cuida ...

A SRA. SELMA BALBINO - Fazem...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Fazem outras coisas. Então, só para senhora me ajudar, nos ajudar aqui: um funcionário que está hoje recolhendo um bilhete no Portão 8...

A SRA. SELMA BALBINO - É terceirizada...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ...amanhã ele está fazendo a vistoria de droga..

A SRA. SELMA BALBINO - Das bagagens. Exato.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ...de bagagem, de explosivo...

A SRA. SELMA BALBINO - Exato, exato, exato.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ...de armamento?



A SRA. SELMA BALBINO - Eles são preparados para isso.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - A senhora...

A SRA. SELMA BALBINO - Fazem curso.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ...disse que eles trabalham excessivamente, que eles podem... Enfim, que costumam estar cansados, saturados, mal pagos...

A SRA. SELMA BALBINO - Esse pessoal... Agora nessa última convenção coletiva é que a gente conseguiu tirar eles da categoria de serviços auxiliares, com salário de serviços auxiliares e dar uma pequena diferença de salário para eles. Eles agora tão ganhando 668. Eles ganhavam o mesmo que serviços auxiliares.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Como é o nome desse...

A SRA. SELMA BALBINO - Agente de Proteção à Aviação Civil, APAC.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Agente de Proteção à Aviação Civil.

A SRA. SELMA BALBINO - APAC, é.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Em média, podem ganhar...?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

A SRA. SELMA BALBINO - Não, é 668, agora é que foi uma conquista esses 20%.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Quer dizer, o que a senhora está dizendo é o seguinte: uma pessoa...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não são adicionais de insalubridade, de periculosidade?

A SRA. SELMA BALBINO - Não, nada disso. Nada disso.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Meu Relator, vamos imaginar que a pessoa ganhe 900 reais. Vamos imaginar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É 668.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Não, mas vamos imaginar, com insalubridade, com hora extra. Vamos imaginar. Essa pessoa, esse funcionário, que é de uma empresa, hoje ele está ali, amanhã está noutro lugar, amanhã ele está noutro, fazendo outra coisa, essa pessoa é quem tem que fiscalizar, por exemplo, o tráfico de drogas?



A SRA. SELMA BALBINO - Sim, senhora. E com um agravante, Deputada. Quando encontram droga, esses trabalhadores, até pelo salário, a maioria mora em comunidade pobre, é eles que vão para a Polícia Federal.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Pois é, vamos lá.

A SRA. SELMA BALBINO - Eu fiz há 3 anos atrás... há 3 anos atrás eu fui ao DAC discutir com o Brigadeiro Alemander de Jesus Pereira que esses trabalhadores não podiam ir, como vão, para a Polícia Federal, ficar lá cara a cara com o traficante, porque foi ele quem detectou. Que esse papel tem que ser da Polícia Federal, gente. Os nossos trabalhadores foram até o sindicato pedir: "*Olha, eu moro...*". Para ter um exemplo, a senhora é do Rio de Janeiro, a senhora conhece o Morro Dendê, o maior morro...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Dendê, na Ilha do Governador, no nosso Rio de Janeiro.

A SRA. SELMA BALBINO - Dendê, na Ilha do Governador. Uma parcela dos trabalhadores nos aeroportos moram em comunidade pobre...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Porque tem proximidade ao Galeão.

A SRA. SELMA BALBINO - ... porque o patrão não quer dar o outro vale para Nova Iguaçu, São João. É o modal. Então só emprega o trabalhador ali da comunidade ali perto, porque é só 2 vales, um a ida e o outro a volta. Esse trabalhador tem que ir lá ficar cara a cara com o traficante, porque ele pegou a droga. E aí é um terror. Eu fui ao DAC ainda quando não era ANAC, 2 anos atrás ou 3 anos atrás, tenho isso por escrito, pedindo ao DAC que tomasse uma providência, porque isso é papel da Polícia Federal, não é papel dos nossos companheiros. Nada foi feito.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - D. Selma, se a senhora permite, é porque nós temos aqui um tempo limitado...

A SRA. SELMA BALBINO - Sim.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Então, eu acho que isso é uma questão, uma contribuição muito importante que a senhora está trazendo aqui para nós. Uma outra questão que precisa estar clara, quer dizer, uma pessoa que ganha 900 reais, eu estou exagerando, uma pessoa que ganha 700 reais, trabalhando



cansada, e é uma pessoa que está e que detecta 5 quilos de cocaína, que valem milhões de reais, essa é uma pessoa que está quase que oferecida a ser subornada, Sr. Presidente, está vulnerável.

A SRA. SELMA BALBINO - Demais.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Então, o trabalho da Polícia federal, no caso, dentro dos aeroportos, é checagem de passaportes?

A SRA. SELMA BALBINO - Em tese é. Quando o trabalhador pega droga, aí é que chama a Polícia Federal, e a Polícia Federal...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Ou droga, ou armamento...

A SRA. SELMA BALBINO - É.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ...ou munição.

A SRA. SELMA BALBINO - Aí que a Polícia Federal vem.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Aquelas pessoas que estão ali nas esteiras, que estão olhando...

A SRA. SELMA BALBINO - Isso.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ...não têm qualquer poder de polícia...

A SRA. SELMA BALBINO - Nenhum, nenhum.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ...e nem um preparo profissional? Eles amanhã podem estar pegando bilhete lá na porta?

A SRA. SELMA BALBINO - Não, eles fazem ambas as coisas.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - É assim? Eles pegam o bilhete e depois vão checar se tem arma, se tem droga, se tem munição?

A SRA. SELMA BALBINO - Tem os especialistas. Por sinal, a maioria são mulheres, são as companheiras mulheres. Elas são treinadas, tem um curso dentro da APAC específico para isso. Mas hoje ela está ali, mas ela pode também estar lá.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Amanhã ela pode estar pegando bilhete.

A SRA. SELMA BALBINO - Isso.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Acho que a senhora está trazendo aqui uma coisa muito séria, muito grave, está agregando à nossa CPI uma coisa de que não tínhamos informação com clareza. Transporte, por exemplo, de



explosivo, de munição, pode estar sendo...? Pode. Um funcionário ganha 700 reais e nem sequer é polícia. Eu acho que...

D. Selma, a INFRAERO faz alguma coisa nos aeroportos que não seja terceirizada?

A SRA. SELMA BALBINO - Tem o pessoal de apoio da segurança, que é o pessoal...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O que é apoio da segurança?

A SRA. SELMA BALBINO - ...que fiscaliza esses trabalhadores. Quem fiscaliza esses trabalhadores dentro dos aeroportos é a INFRAERO. Para cada empresa tem um fiscal de contrato.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Mas independente, a INFRAERO faz alguma coisa sem terceirizar? Estacionamento, aeroporto, segurança? Porque há quem diga que é uma grande empresa de terceirização.

A SRA. SELMA BALBINO - É. Eu diria que as funções...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Eu ouvi isso. Faz alguma coisa que não seja terceirizada?

A SRA. SELMA BALBINO - É. Tem o serviço de manutenção que é feito pela própria INFRAERO. O serviço de manutenção é feito pela própria INFRAERO. Manutenção que eu digo...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Manutenção dos aviões?

A SRA. SELMA BALBINO - Não, não, manutenção...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Manutenção das áreas.

A SRA. SELMA BALBINO - É manutenção das áreas.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Limpeza, não.

A SRA. SELMA BALBINO - Não. Limpeza é terceirizada.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Limpeza e conservação, não.

A SRA. SELMA BALBINO - Limpeza é terceirizada também.

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

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - A senhora é aeroviária há muitos anos.

A SRA. SELMA BALBINO - Sou. Vinte e quatro anos.



A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Vinte e quatro anos. Sempre foi assim nos aeroportos? Essa questão da segurança, de droga, de armamento, de munição? Como é que...

A SRA. SELMA BALBINO - Antes isso era feito pela INFRAERO.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ... era D. Selma?

A SRA. SELMA BALBINO - Antes era feito pela INFRAERO.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Por policiais, por pessoas capacitadas, habilitadas?

A SRA. SELMA BALBINO - Não. Eram pessoas da INFRAERO treinadas para isso.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Funcionários públicos.

A SRA. SELMA BALBINO - Público. É. Depois foi terceirizado. Em 95, foi terceirizado.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Hã! Hã!

A SRA. SELMA BALBINO - Já temos 11 anos, 12 anos de terceirização.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - É...

A SRA. SELMA BALBINO - Muitas dessas empresas sumiram e deixaram os trabalhadores a ver navios, ouviu? Para não dizer ver avião.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Vendo avião.

A SRA. SELMA BALBINO - É

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O nome dessas empresas que tratam dessa questão de segurança é a mesma, por exemplo, que está limpando o banheiro?

A SRA. SELMA BALBINO - Não.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Está cuidando do estacionamento?

A SRA. SELMA BALBINO - Os serviços... Os nomes são: Exatas — Empresas de Serviços Auxiliares, está? Ela... Essa...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Agente de Proteção da Aviação Civil.

A SRA. SELMA BALBINO - Não. A empresa, a empresa...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - A empresa...



A SRA. SELMA BALBINO - A Empresa de Serviços Auxiliares em Transportes Aéreos, está?

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - E serviços auxiliares pode ser o estacionamento, o banheiro,...

A SRA. SELMA BALBINO - Não, mas...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ... e a esteira, ou a arma, a droga.

A SRA. SELMA BALBINO - Não, mas isso é regulamentado por uma portaria, ia ser 1.001-B, de 2000..., de 1999. O que tem de bom nessa portaria, nós, do sindicato, que conseguimos mexer nessa portaria, forçando a barra junto ao DAC para melhorar essa portaria. Nós conseguimos, por exemplo, botar uma série de itens para proteger os trabalhadores, que não tinham, não tinham... Essas empresas não tinham técnico de segurança do trabalho, não cumpriam nada de NR.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Eu vou fazer... A senhora me desculpe, porque o Presidente está ali já...

A SRA. SELMA BALBINO - Sim.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ... me olhando. Eu fiquei anotando aqui que 1 passou 3 minutos; outro passou 4 minutos. Para tentar ver, Sr. Presidente, se eu consigo uma...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, Deputada. Nem 1 passou nem 1 minuto.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Então, a D. Selma foi quem passou. Então, vou pedir a ela para... Eu vou fazer uma... Foi D. Selma, está bom.

A SRA. SELMA BALBINO - Está bom, Deputada.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Então, vamos ver se a D. Selma passa agora. (*Risos.*) D. Selma, eu queria fazer uma afirmação para a senhora. A senhora concorda que hoje, em relação à questão... E nós estamos falando de milhões de pessoas. Só o Aeroporto de Congonhas transporta 12 milhões de pessoas. E os aeroportos do Rio de Janeiro, todo o sistema brasileiro transporta milhões de pessoas todo o ano. A senhora diria que em relação — se a senhora concorda — à questão dessa segurança de pessoas que estejam portando arma, droga, munição e explosivo... Tudo isso a gente vê na televisão, mas chega lá de



alguma maneira. A senhora diria que esse é um serviço que a gente não tenha nem os funcionários. Como diz a senhora, pedir a pessoa, ele é que vai na polícia registrar cara a cara com o traficante...

A SRA. SELMA BALBINO - Traficante.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ... que vinha portando. A senhora concorda que é uma área, uma função muitíssima frágil e grave a situação hoje nos aeroportos brasileiros?

A SRA. SELMA BALBINO - Concordo em gênero, número e grau. É uma das coisas que mais o nosso sindicato se debruçou nos últimos 10 anos. O nosso sindicato tem perdido grande parte do seu tempo discutindo terceirização. Nós temos, no Brasil inteiro, denúncias no Ministério Público. Se tem algumas coisas que nós conseguimos avançar foi graças a ajuda do Ministério Público do Trabalho, que tem sido um aliado e tanto em relação a isso.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - D. Selma, desculpe...

A SRA. SELMA BALBINO - Só por isso.

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

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Só uma coisinha: qual é a diretoria da INFRAERO a qual está afeta essa questão da segurança dos aeroportos. A senhora sabe?

A SRA. SELMA BALBINO - Olha, eu... Com honestidade, a INFRAERO tem várias INFRAEROs dentro da INFRAERO.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Muito bem.

A SRA. SELMA BALBINO - Eu não sei lhe responder.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Muito obrigada, D. Selma.

A SRA. SELMA BALBINO - Desculpe, mas eu não sei lhe responder.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Eu lhe agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Encerrado o tempo da nobre Deputada Solange Amaral, vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Ivan Valente. (*Pausa.*) Ausente.

Nobre Deputada Luciana Genro. Começando às 11h35min e terminando às 11h45min, ou melhor, começando às 11h36min e terminando às 11h46min.

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



D. Selma, a senhora trouxe de fato informações muito relevantes sobre a situação dos trabalhadores aeroviários. Eu queria perguntar à senhora se tomou conhecimento das denúncias feitas pela empresária Sílvia Pfeiffer na revista *ISTOÉ*, na qual ela anunciou uma série de falcatruas que estariam sendo cometidas por dirigentes da INFRAERO. Inclusive ela citou o nome do ex-Presidente, atual Deputado Federal Carlos Wilson, em que haveria uma série de procedimentos irregulares na concessão de áreas de publicidade, na concessão de espaços para empresas atuarem dentro dos aeroportos. A senhora tomou conhecimento dessas denúncias?

A SRA. SELMA BALBINO - Tomei.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - E o sindicato já recebeu também algum tipo de denúncia a respeito de corrupção na INFRAERO?

A SRA. SELMA BALBINO - Olha, o nosso sindicato não, porque nós não representamos os trabalhadores da INFRAERO. Quem representa o sindicato da INFRAERO é o SINA — Sindicato Nacional dos Trabalhadores Aeroportuários. Então, se houve denúncia foi para os sindicatos dos aeroportuários.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Vocês não têm conhecimento...

A SRA. SELMA BALBINO - Não, não.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - ...desses problemas relativos à INFRAERO.

A SRA. SELMA BALBINO - Não.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - A senhora falou a respeito da desmilitarização. O sindicato participou daquele grupo de trabalho que foi comandado, que foi formado logo depois do dia 30 de março, da paralisação dos controladores, em que uma série de recomendações foram feitas a respeito da situação dos aeroportos?

A SRA. SELMA BALBINO - Não fomos convidados, Deputada.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não foram convidados.

Aquele documento que foi construído por vários sindicatos, os aeronautas participaram, os representantes dos controladores, a própria Aeronáutica, o sindicato das empresas, ele recomendou a desmilitarização do setor, mesmo com a ressalva da posição da Aeronáutica de que não estaria de acordo. A senhora também falou



na desmilitarização e foi questionada pelo Dr. Ubiali a respeito das conseqüências que isso poderia ter, já que os trabalhadores aeroviários são tratados de maneira tão irregular, digamos assim, pelas empresas. Eu pergunto a senhora: essa sua posição sobre a desmilitarização é uma posição que admite a possibilidade e, digamos assim, a conveniência de uma privatização do controle do tráfego aéreo? Ou a senhora entende que a desmilitarização significa a criação de uma carreira de Estado, onde os controladores de vôo sejam servidores públicos devidamente concursados e, portanto, submetidos a regras rígidas e não possam sofrer esse tipo de problema que sofrem os aeroviários com empresas terceirizadas?

A SRA. SELMA BALBINO - Sou contra a privatização, por princípio. Sou contra todas as privatizações que foram feitas no Brasil, até porque o povo brasileiro não foi consultado, não é? Aliás, continua não sendo consultado sobre nada, não é? Sou contra. Eu acho, sim, que os controladores de vôo têm que ser funcionários públicos concursados e para até ter a tranqüilidade de fazer o seu trabalho sabendo que não tem um, não tem um negocinho aqui, ó, na cabeça dele, que a gente sabe qual é. Eu acho que todo profissional responsável... E o Brasil tem isso de bom. Nosso povo... Fala-se muito que o nosso povo não tem consciência. Eu discordo. Tem, sim. Nosso povo tem muita consciência, sim. E o de que nós precisamos é avançar na democracia, não é?

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - É que eu vejo que existe uma confusão, talvez a fala Dr. Ubiali tenha expressado isso, que é a idéia de que a desmilitarização significaria a privatização, que eu também sou totalmente contrária e acho que todos que defendem a desmilitarização são contrários a essa idéia de privatização, mas, sim, de criação de uma carreira de Estado, na qual os controladores possam ser parte desse processo, até porque — e aqui eu também engato uma próxima pergunta à senhora — a senhora não vê que esses trabalhadores que lidam com esse setor tão sensível, que é a fiscalização de armamentos, de drogas, deveriam também ter uma situação profissional mais estabilizada e serem também parte de uma carreira estável, uma carreira de Estado e não estarem subordinados a empresas privadas que pagam salários aviltantes?

A SRA. SELMA BALBINO - Olha, o nosso sindicato defende aquilo que for melhor para o trabalhador, seja ele em que quadro de carreira ele estiver. Há coisa



de 2 anos atrás, o Ministério Público em Belo Horizonte fez a INFRAERO assinar um termo de ajuste de conduta de que ia “desterceirizar” essa função. Dois anos atrás!

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Iria fazer concurso público?

A SRA. SELMA BALBINO - É. Aliás, tem um concurso feito, se não me engano, há 5 anos atrás que não apareceu até agora, ninguém foi chamado...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Exatamente. Ninguém foi chamado.

A SRA. SELMA BALBINO - ...exatamente para essa função, porque é uma função estratégica. É muito importante. A gente acha, sim, que não tem que estar em empresas privadas. Sabe por quê? Nós estamos vivendo agora, por exemplo, a questão do Pan, em que toda a preocupação com segurança, que deveria ser constante, redobrou. Está sendo dada mais importância por causa do Pan. E aí a gente vê essas mesmas empresas terceirizadas que não cumprem a convenção... Nós assinamos uma convenção em dezembro. Vocês sabem quando esse novo salário que eu falei aqui que os agentes de proteção conseguiram começou a ser pago para eles? Esse mês agora. O salário do mês passado que eles receberam agora. Porque é uma briga fratricida para a INFRAERO repassar, a empresa não repassa, porque diz que não recebeu da INFRAERO, quando ela tem que ter capital de giro, sim, para repassar para o trabalhador. Então, eu tenho quase certeza de que foi repassado agora, foi um corre-corre, nós denunciamos em fevereiro no Ministério Público, o Ministério Público... E eu tenho quase certeza de que andou um pouquinho rápido por causa do Pan, porque, se não fosse o Pan, não andava rápido também.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu considero importante, Relator, que essa idéia de que existem carreiras extremamente importantes de responsabilidade da INFRAERO que estão sendo terceirizadas e que inclusive existem concursos públicos que não estão sendo chamadas as pessoas que prestaram esse concurso, é muito importante constar do nosso relatório. Até porque os controladores de vôo muitas vezes são submetidos a jornadas de 24 horas de serviço, porque, além da jornada de controlador, eles também têm de cumprir as suas obrigações militares, e os trabalhadores terceirizados submetidos a essas jornadas duplas. Então, nós estamos diante de uma situação em que quem trabalha em aeroportos está tendo quase que os seus direitos humanos violados, em



determinadas circunstâncias, por excesso de carga de trabalho, por excesso de jornada de trabalho. Eu queria concluir apenas, Presidente, com uma última pergunta, porque nós, quando somos passageiros e nos deparamos com os trabalhadores aeroviários que estão ali no atendimento ao público, nós nos deparamos com uma absoluta falta de informação. E exatamente por isso que muitas vezes esses trabalhadores são alvo da irritação e até da violência de determinados passageiros. Eu gostaria de perguntar à senhora de quem é a responsabilidade por essa dificuldade que o aeroviário que está ali, frente a frente com o passageiro, tem em repassar a ele informações corretas e coerentes a respeito da situação de seu voo. A responsabilidade é da INFRAERO? A responsabilidade é da empresa? O que é que está acontecendo para que esse aeroviário não consiga cumprir com a sua tarefa de atender bem o passageiro?

A SRA. SELMA BALBINO - A responsabilidade é tripla: ela é da empresa, é da INFRAERO e é da Agência Nacional de Aviação. Em cada aeroporto tem que ter um representante da ANAC; tem uma sala da ANAC. Se tem problema meteorológico, a torre tem que avisar a INFRAERO, que tem que avisar o DAC. E a empresa, conseqüentemente, fica sabendo.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - De quem é a responsabilidade em avisar o aeroviário que está ali no balcão?

A SRA. SELMA BALBINO - É a empresa.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - É a empresa.

A SRA. SELMA BALBINO - É a empresa. Tem um setor na empresa responsável por isso. E é o que eu digo, às vezes as informações são desconstruídas. Por quê? Elas não são... Deveria centralizar numa pessoa e essa pessoa repassar para o conjunto dos trabalhadores. Mas repito: não é papel do trabalhador resolver crise dentro do aeroporto. O papel do trabalhador é informar, quando lhe chega a informação, de que há um atraso por problema meteorológico, ou um atraso... Porque às vezes não é naquele aeroporto, é em outro aeroporto, e a aeronave não conseguiu chegar ali porque lá no outro aeroporto a aeronave não conseguiu sair. Esse trabalhador tem que ter essa informação para repassar ao passageiro. Quando não acontece isso, o tumulto se cria, e cria uma série de situações como a que nós assistimos nos últimos meses, de agressão física, porque



o passageiro também tem compromisso, tem hora marcada, às vezes são passageiros idosos, ou que estão com criança pequena, e é muito difícil, não tem infra-estrutura aeroportuária que possa acomodar às vezes um ancião, uma criança, tem fraldário, mas nem sempre é... em difícil acesso, perto do balcão. Então esse trabalhador acaba exercendo uma função... A função dele que é dar resultado, que é número — eles trabalham com número: quantas passagens vendeu, quantos passageiros atendeu. E ainda têm que exercer uma função de relações públicas. A empresa deveria ter um relações públicas dentro de cada aeroporto, para poder estar sabendo do que está acontecendo e repassar aos passageiros. Isso não acontece.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O próximo inscrito é o nobre Deputado Miguel Martini. Começando às 11h47min e terminando às 11h 57min.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Bom-dia, Sra. Selma. A senhora tem condições de descrever para nós: desde o momento em que a bagagem é despachada até ela ser embarcada, quem é que faz esse processo de verificação, de checagem? Não aquela que vai pela mão, mas aquela que vai despachada?

A SRA. SELMA BALBINO - Sim, sim. O passageiro vai ao *check-in*. É lógico que só entra dentro da aeronave peso até 20 quilos, por pessoa, o excesso vai pela esteira. A moça do *check-in* tem um rapaz do seu lado que se chama balanceiro, que a gente dá o nome de balanceiro, ele etiqueta a bagagem, bota na esteira, desce a esteira — dependendo da companhia que for para um determinado lugar, que vai passar pelo agente de proteção, Aviação Civil, que é esse profissional que eu falei ali —, desce para a esteira e passa no raio X, bagagem por bagagem. Passa essa bagagem, e ele vai detectando o que tem ali. Quando tem alguma anormalidade manda separar. Separa a bagagem e chama o agente federal.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Depois de embarcado, em algum lugar é recheado isso ou não é?

A SRA. SELMA BALBINO - Não. Depois que vai para a aeronave, lá tem várias subdivisões no compartimento de carga. Então, tem o lugar para carga perecível, tem para carga frágil e para carga que tem que estar pressurizado, que é



o caso de animais, que tem que estar pressurizado dentro do ambiente que seja compatível com o animal. O compartimento de carga do avião é todo subdividido. Depois que sai do raio X ela volta para uma outra esteira e vai direto para um instrumento, um carro que se dá o nome, um instrumento que se chama *louder*, e do *louder* ela sobe para a aeronave. Lá dentro da aeronave tem os asas, agente de serviço de aeroporto, que todos eles têm curso de carga perigosa, tudo sobre carga, para botar as cargas nos compartimentos adequados.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então, o que a senhora está descrevendo para nós é que aquele funcionário que tem o poder discricionário de dizer se tem ou se não tem uma bomba, se tem ou não tem uma arma ou um produto tóxico qualquer, só ele olhou, a informação dele vale até o destino e ninguém mais checa coisa nenhuma?

A SRA. SELMA BALBINO - É. O passageiro, a carga de mão...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, estou falando da outra.

A SRA. SELMA BALBINO - Não, só ele que é especializado para isso. E tem o selador do avião.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Ele ganha 668 reais?

A SRA. SELMA BALBINO - Seiscentos e sessenta e oito reais e é terceirizado pela INFRAERO.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Ou seja...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

A SRA. SELMA BALBINO - A selagem é para ver se tem bomba. Ele também é preparado para ver se tem, esses têm um curso mais específico, ele só vê isso, se tem bomba na aeronave.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Aquele que usou...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

A SRA. SELMA BALBINO - Também, a mesma coisa.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Quer dizer, desculpe-me a expressão, mas se aquele que usou o dólar na cueca, na verdade, soubesse disso, ele não teria usado, não é?

A SRA. SELMA BALBINO - Não, não.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Porque teria sido muito mais fácil. Ou seja, Sr. Presidente, Sr. Relator, nós precisamos de algum modo pontuar isso, porque os nossos aeroportos precisam de mais segurança. Quando a gente vai daqui para o exterior, é claro que sim, o americano ele vive aí...

A SRA. SELMA BALBINO - Uma paranóia.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Uma paranóia mesmo de segurança. E não adianta colocar cadeado nas nossas bagagens, porque elas vão ser cortadas mesmo lá nos Estados Unidos. Ou seja, eles revistam, eles reviram, eles remexem, essa coisa toda. E a gente percebe que esse tipo de coisa é muito facilitada no Brasil. Se pensarmos em aeronaves particulares, aí, não tem lugar nenhum que passe. Não é isso?

A SRA. SELMA BALBINO - Entendo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu entro pelo hangar particular, coloco o que eu quero dentro do avião. Das vezes em que eu fiz, nunca ninguém sequer se aproximou da aeronave para perguntar o que tinha ali dentro.

A SRA. SELMA BALBINO - Na verdade, o senhor falou até uma coisa interessante, porque agora, por causa de uma série de incidentes que aconteceram e pela própria paranóia dos americanos, impuseram a gente, aqui no Brasil, determinadas regras que deveriam ter sido tomadas por nós próprios, a coisa está um pouco mais, digamos assim, mais rígida. Os trabalhadores que trabalham na área interna do aeroporto também passam pelo Raio X e são obrigados a tirar o sapato. Às vezes, há muita briga, porque alguns levam a marmitinha para comer — porque eles têm 15 minutos de intervalo, que nunca dá para tirar —, alguns levam sanduíches de casa para economizar o vale-refeição. E, às vezes, o que leva a marmita tem de abrir a vasilha quando passa no Raio X para entrar pelo interior da pista e poder trabalhar. E uma das reclamações que os trabalhadores fazem a nós é a de por que só eles é que são revistados e as altas autoridades não o são. Eles têm razão. Por quê? As autoridades estão acima de qualquer suspeita? Eu acho que não. Eles também acham que não. Mas eles não são revistados.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - De que altas autoridades a senhora fala?

A SRA. SELMA BALBINO - Ah, geral.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Porque as altas autoridades não trabalham nos aeroportos. A diferença é essa.

A SRA. SELMA BALBINO - As autoridades. A Polícia Federal passa e não é revistada. Às vezes, um superintendente...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas se é a Polícia Federal a que revista, aí, fica difícil, realmente.

A SRA. SELMA BALBINO - Mas tinha de ser para todo o mundo, para dar exemplo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não. Tem coisas... São posições diferentes.

A SRA. SELMA BALBINO - É.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Que orientação o sindicato dá para aqueles funcionários que ficam ali na ponta, porque, quando o usuário do serviço está no aeroporto e há algum problema, a empresa, para ele, é o funcionário que está ali, o funcionário representa aquela empresa. Nós vimos agora — e já gerou um problema no Brasil —, enfim, talvez até pela divulgação dada pela mídia, coisa que sempre foi corriqueira e normal, que um aeroporto ficar fechado 3, 4 horas por problemas meteorológicos é algo que o usuário já não aceita mais. Ele já vai para cima do funcionário, porque ali quer uma solução. Aliado a isso, nós estamos tendo um problema mais grave e que de algum modo esta CPI vai precisar pontuar, que é, em razão de baixar as passagens aéreas, uma aeronave que sai, digamos lá de Ezeiza, na Argentina, é que vai fazer Porto Alegre, vai vir subindo. Então, se ele atrasar, se o Ezeiza fechar, não há outra aeronave que para substituí-lo, mas quem vai sofrer é aquele funcionário. Que tipo de orientação o sindicato dá para esses funcionários, como eles são trabalhados nessa questão?

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

A SRA. SELMA BALBINO - Nós vivemos um fato inusitado. Até então, antes desse apagão aéreo, nós não tínhamos essas ocorrências. Nossas ocorrências eram de um passageiro alcoolizado, um passageiro com algum tipo de deficiência mental que criava algum problema. A partir dessa crise que surgiu, nós tivemos de repensar até a orientação para dar aos nossos trabalhadores. Uma delas, sem



dúvida, é a de não discutir com passageiro. Primeiro, porque ele não pode ficar estressado com o passageiro, porque ele precisa continuar trabalhando. Passa para o supervisor; se o supervisor não resolver, não entre em atrito. Se houver agressão, retire-se do balcão, e a empresa, o gerente, o supervisor, junto com a INFRAERO, têm de resolver, porque não podemos continuar sendo agredidos, o trabalhador sendo agredido pelo passageiro que está nervoso — ele tem lá suas razões, mas também tem de ter compreensão, principalmente quanto às questões meteorológicas. Muitos passageiros não entendem que o comandante não levanta vôo ou não chegou ali por questão meteorológica por segurança de vida.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O antigo DAC era procurado para intermediar ou até mesmo exigir que as empresas fizessem isso. Como a ANAC tem suprido isso lá na ponta, no aeroporto?

A SRA. SELMA BALBINO - A verdade é que nós vimos a ANAC nos aeroportos onde surgiram esses desconfortos muito omissa. Quem ficava na linha de frente eram os trabalhadores. Nós não víamos pronunciamento da...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas existe? O sindicato tem cobrado isso da ANAC?

A SRA. SELMA BALBINO - Tem. Eu disse na minha explanação que nós enviamos correspondência dando sugestões, inclusive, para ajudar a resolver o problema para a ANAC, para a INFRAERO e para o sindicato patronal. Só o sindicato patronal nos respondeu, e, mesmo assim, com uma resposta complicada.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O que a gente percebe e vai ficando claro para nós é que a ANAC ou precisa ser novamente regulamentada — e já conluo em 30 segundos, Sr. Presidente —, ser revista na sua regulamentação e na sua função, ou é preciso dizer para a ANAC o que ela tem de fazer. Eu me lembro, e o Deputado Vic Pires estava me mostrando aqui que fez um requerimento solicitando aquilo que é atribuição da ANAC, e a ANAC diz que não é atribuição dela. A ANAC não sabe nem qual é sua atribuição. Essa é uma questão séria que esta CPI e o relatório precisam pontuar, porque o funcionário deveria dizer: “Procurem a ANAC, que ela vai resolver o seu problema”. Esse não é um problema do funcionário terceirizado que está ali. O meu tempo já acabou, não vou poder dizer



isso, mas V.Exa. pode dizer. É o que eu gostaria que a senhora pontuasse, se realmente há dificuldade da ANAC de entender o seu papel.

A SRA. SELMA BALBINO - Sim, sim. A verdade é que muitas vezes, nos aeroportos onde há um representante do antigo DAC, hoje da ANAC, ele tem que interagir com a INFRAERO e as empresas aéreas. Esse é o seu papel. Se ele não está fazendo esse papel... Eu estou até surpresa. Não é só o senhor que está surpreso com a resposta da ANAC, não. Eu também estou surpresa, porque esse papel é dela, sim. Ela tem de interagir, ela tem de chamar a INFRAERO, que é a autoridade aeroportuária, a empresa, e discutir e tirar uma linha que vai ser passada para o passageiro. Isso não está acontecendo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, o Deputado Vanderlei Macris, começando às 11h59min e terminando às 12h09min

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Obrigado, Sr. Presidente, obrigado, Sra. Selma Balbino, pela presença aqui colaborando conosco nesse trabalho de investigação.

A primeira questão que eu gostaria de colocar é a seguinte. A questão aeroviária tem uma presença muito forte no trabalho dos senhores nessa atividade. Essa atividade cinge-se, nos serviços terrestres das empresas de transporte aéreo, a serviços como o de manutenção de aeronaves, de engenharia, de mecânica, de manutenção, de limpeza e de vigilância de hangares e pistas etc. A senhora já falou, mas eu gostaria de insistir. Qual é o número de trabalhadores ligados ao seu sindicato?

A SRA. SELMA BALBINO - Onze mil e poucos trabalhadores.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. A maior parte deles estaria, por acaso, no Estado de São Paulo?

A SRA. SELMA BALBINO - Não, eu falei 11 mil e pouco. Meu Sindicato abrange todas as bases, com exceção de São Paulo, Pernambuco e Rio Grande do Sul.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Por que com exceção de São Paulo, Pernambuco e Rio Grande do Sul?



A SRA. SELMA BALBINO - Olha, não é da minha época, mas dizem que se criaram esses outros sindicatos para se criar uma federação, porque, na época, pela legislação, para se criar uma federação precisava de 3 ou 4 sindicatos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A senhora, Dona Selma, é filiada a algum partido político?

A SRA. SELMA BALBINO - Sim, ao Partido dos Trabalhadores.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bem. A senhora declarou recentemente, na Agência Brasil, que a ANAC e a INFRAERO são omissas e que, durante a crise, a ANAC teria de se comunicar com o público e a INFRAERO teria de garantir a segurança dos aeroportos.

A SRA. SELMA BALBINO - A garantia dos trabalhadores.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Exatamente, a segurança dos aeroportos. A senhora confirma essa declaração?

A SRA. SELMA BALBINO - Confirmando.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A senhora chegou a fazer...

A SRA. SELMA BALBINO - Sr. Deputado, eu tenho isso por escrito e enviado à Agência Nacional e ao Ministério.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A senhora podia mandar para esta CPI?

A SRA. SELMA BALBINO - Posso, sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A senhora, por acaso, tem um volume de sugestões apresentados, como disse inicialmente, no momento em que o Ministro Viegas apresentava um plano de ação do Ministério da Defesa? A senhora chegou a apresentar propostas? Porque houve ali uma definição de várias resoluções para a formatação de um programa de trabalho, de um projeto de trabalho nessa área que estamos investigando. A senhora, por acaso, chegou a ser chamada para fazer sugestões naquele momento?

A SRA. SELMA BALBINO - Sim, teve a representação patronal, a representação dos trabalhadores e os Ministérios que compunham o CONAC.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A senhora fez parte disso?



A SRA. SELMA BALBINO - Fiz parte, e, naquele momento, a discussão era mais para tentar resoluções que tentassem alavancar o transporte aéreo e ajudar as empresas que, naquele momento, estavam em crise.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quais empresas?

A SRA. SELMA BALBINO - Que eram, no caso, a VASP e a VARIG, porque a TRANSBRASIL já tinha ido embora, não é? Mas a gente ainda tentava recuperar as TRANSBRASIL, tinha aí uma tentativa de trazê-la de volta, já que a sua falência até hoje ainda não foi decretada.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A senhora foi funcionária da VARIG?

A SRA. SELMA BALBINO - VARIG, sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É aposentada?

A SRA. SELMA BALBINO - Não, estou demitida.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Demitida?

A SRA. SELMA BALBINO - Sim.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A senhora tem ainda alguma função em algum órgão do Governo? A ANAC, a INFRAERO, nada?

A SRA. SELMA BALBINO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não é contratada?

A SRA. SELMA BALBINO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É contratada do sindicato?

A SRA. SELMA BALBINO - Não, não sou contratada do sindicato, sou uma demitida e, na Justiça, tentando voltar.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem.

Nessas reuniões, a senhora disse que tem feito contatos com a ANAC. É correto isso?

A SRA. SELMA BALBINO - Quando aconteceram essas crises, nós entramos em contato permanente com a ANAC, mandamos sugestão por escrito, divulgamos junto à categoria, mandamos ao sindicato patronal, à INFRAERO.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A senhora tem sido chamada pela ANAC para participar de reuniões?

A SRA. SELMA BALBINO - Não, senhor.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Tem alguma interlocução dentro da ANAC?

A SRA. SELMA BALBINO - Bom, só uma pequena reparação: terça-feira retrasada, fomos chamados para participar de uma reunião do Conselho Consultivo da ANAC, a que não estive presente, quem foi lá foi um outro diretor nosso, que esteve presente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A senhora tem notícia do que foi decidido nessa reunião ou discutido?

A SRA. SELMA BALBINO - Olha, na verdade, essa reunião foi mais para discutir representação no Conselho Consultivo da ANAC, e, por sinal, as informações que tenho são de que saiu até um arranca-rabo, porque a bancada patronal ficou brigando lá por cargo. Nós, não, nós não brigamos. O cargo que a gente vai exercer lá vai ser discutido e escolhido por nós junto com nossa Federação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O que a senhora entende por bancada patronal?

A SRA. SELMA BALBINO - A bancada dos 2 sindicatos, Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias e Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo, e a representação das agências de viagem, parece, Associação das Empresas Regionais.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. O que aconteceu nessa reunião, Dona Selma?

A SRA. SELMA BALBINO - O que me foi passado é que parte da reunião era para discutir a representação no Conselho Consultivo da ANAC, das várias instituições, e teve uma certa disputa lá por parte da bancada patronal, não é?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Os trabalhos desta CPI, até agora, já deixaram claro que as principais causas da crise do setor são contingenciamento de recursos da Aeronáutica por parte do Governo Federal, problemas do marco regulatório e de gestão da ANAC. Os vários depoimentos que nós já tivemos até agora aqui na CPI indicam também que o fluxo de pessoas nos aeroportos aumentou muito.



Há 2 questões que eu queria rapidamente colocar à sua consideração. A ANAC cumpre o seu papel? Essa é uma pergunta que eu gostaria de fazer. Segundo: como a senhora avalia as condições atuais de trabalho dos aeroviários em função desse aumento de demandas de passageiros nos aeroportos?

A SRA. SELMA BALBINO - Olha, eu acho que ANAC ainda não está cumprindo com plenitude. Há até algumas razões que são pertinentes. Ela é uma Agência nova, em período de transição; muitos dos, digamos assim, dos profissionais militares que estavam no DAC foram para a reserva, não é? Embora haja um quadro civil aí preparado para assumir determinadas funções, a gente tem de reconhecer que os militares ainda têm uma enorme bagagem, uma enorme experiência que não pode deixar de ser considerada, tá?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem.

A SRA. SELMA BALBINO - E eu acho a ANAC está fazendo um esforço muito grande, mas ainda não consegue cumprir o seu papel com plenitude.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Só me falta uma questão: a senhora disse aqui que...

A SRA. SELMA BALBINO - Deixa eu responder a pergunta que o senhor fez. O senhor me fez 2.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Rapidamente, por favor.

A SRA. SELMA BALBINO - Eu acho que as condições dos aeroviários — e eu acho que nos meus relatos aqui anteriores eu já deixei bem transparente. Os trabalhadores estão vivenciando uma situação paradoxal, que é a quebra de 3 empresas, com refluxo de muita gente desempregada; na outra ponta, um crescimento de empresas relativamente entrantes, novas, com exceção da Gol, sem que o conjunto dos profissionais que essas empresas precisam ter para dar resposta à demanda tenha sido, esteja acontecendo a contento. Acho que as empresas não contratam os profissionais que deveriam contratar, na quantidade que deveriam contratar e no momento que têm de contratar.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Uma última indagação. A senhora falou aqui que a venda da VARIG para a Gol enriqueceu “*muitas consultorias sem endereços, mudanças de endereços, coisa muito estranhas*” — foi o termo que a senhora usou. “*Não foi um grupo brasileiro que foi*



constituído para a compra da VARIG, foi um grupo americano". Como a senhora explica essas 2 questões aí?

A SRA. SELMA BALBINO - Olha só...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Poderia nos dar mais detalhes sobre isso?

A SRA. SELMA BALBINO - Não. não. Um esclarecimento: eu falei que o primeiro grupo que arrematou a VARIG, para mim, não é brasileiro; para mim, tem laranja brasileiro. Não é assim o termo esdrúxulo que se usa, não é? Porque, segundo informações, essas pessoas que adquiriram a VARIG no leilão no dia 17 de julho, elas não tinham capital suficiente para isso, não é? Na verdade, as informações que nós temos são de que quem está por trás é o grupo Matlin Peterson que está por trás, que adquiriu a VARIG LOG, e a VARIG LOG, através do grupo Volo adquiriu a VARIG no leilão.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Qual o nome da empresa primeira que a senhora disse?

A SRA. SELMA BALBINO - Matlin Peterson, Grupo Matlin Peterson, um fundo abutre.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E essa primeira pergunta que não teve resposta: "*A VARIG enriqueceu muitas consultorias sem endereços, mudança de endereço, coisas muito estranhas*". O que quer dizer isso?

A SRA. SELMA BALBINO - Nessa recuperação, na recuperação, entrava e saía consultoria, era consultoria e mais consultoria, eram milhões, milhões, de 400 mil, 200 mil, e sem que salário tivesse sendo pago. Isso é que era grave, não é?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quem contratava essas consultorias?

A SRA. SELMA BALBINO - Ah, o gestor judicial, junto com os administradores judiciais. E eu tive oportunidade de ser chamada pelo Deputado....

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A ANAC teve alguma contratação nesse sentido?

A SRA. SELMA BALBINO - Não, não, a ANAC não participou da recuperação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Foram só consultorias...



A SRA. SELMA BALBINO - É

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Há, há. Particulares

A SRA. SELMA BALBINO - Foram consultorias privadas que foram contratadas pelos gestores.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muitas?

A SRA. SELMA BALBINO - Algumas.

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

A SRA. SELMA BALBINO - E o que nos espanta... Eu tive oportunidade de falar na CPI do Rio de Janeiro, da ALERJ, que é presidida pelo Deputado Paulo Ramos, do PDT, que algumas coisas nos deixam muito chocadas. Por exemplo, o Vice-Presidente do Conselho de Administração da VARIG, durante o processo de recuperação, mais precisamente em fevereiro, fez uma petição... pediu aos advogados... fez uma petição ao juiz da recuperação, questionando a transparência, já que uma das consultorias que estava prestando serviço para a VARIG prestava ao mesmo tempo para um credor — correto? —, e 10 meses depois essa petição foi devolvida dizendo que não cabia a ele questionar, porque era minoria no Conselho. Eu também entreguei um contrato, que chegou às minhas mãos, para o Deputado Paulo Ramos, de uma consultora, Invest Partners, que trabalhava para a VARIG e, ao mesmo tempo, também trabalhava para um credor, onde essa consultoria, nesse contrato, ganharia percentual em cima das empresas do grupo que ela conseguia vender em plena recuperação, diga-se VEM e VARIG LOG. Então, esse processo de recuperação da VARIG é um processo muito complicado. Para mim, muito grave, muito sério, que ninguém, ninguém, até agora, teve a capacidade de meter o dedo e ir a fundo nessa história toda. Eu lamento, porque...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. Obrigado.

Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Vic Pires, começando às 12h13min e terminando às 12h23min.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, Sr. Relator, Dra. Selma, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários, eu cheguei um pouco atrasado e...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Deputado Vic Pires estava de aniversário, no dia de ontem. Parabéns.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Muito obrigado, Relator. Muito obrigado pela sua atenção. Como sempre, pelo seu carinho. Obrigado. Isso não é nem para ser lembrado, não é, Relator, nesta época da nossa vida.

A senhora está tentando, na Justiça, o retorno do seu emprego — a senhora falou há pouco tempo...

A SRA. SELMA BALBINO - Não só do meu, mas de todos os trabalhadores estáveis que foram demitidos de maneira irregular.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A senhora foi demitida. A senhora está tentando voltar ao emprego onde? A senhora poderia dizer?

A SRA. SELMA BALBINO - VARIG. Na VARIG.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Na VARIG, na própria VARIG?

A SRA. SELMA BALBINO - Isso, isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A senhora fez uma divisão entre 2 formas de leilão ou de venda da VARIG: a primeira e a segunda. Na primeira, a senhora se mostrou um pouco mais reticente, mais contra, justamente, talvez, até pelo capital estrangeiro. Na segunda, já foi o controle da Gol. Nessa segunda, a senhora tem alguma observação a fazer sobre a compra da VARIG pela Gol?

A SRA. SELMA BALBINO - Eu, em relação...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como está acontecendo essa transição com vocês, com o sindicato...

A SRA. SELMA BALBINO - A gente... Olha, fomos chamados... Pedimos reunião... Aliás, fomos chamados, não. Pedimos uma reunião com a Gol para discutir isso. Essa reunião aconteceu no dia 10 de... Nós estamos em junho, não é?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Junho.

A SRA. SELMA BALBINO - Dia 10 de maio, quando foi mostrado para nós o plano de recontração de pessoal...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E com esse plano de recontração, pergunto à senhora, poderia haver essa possibilidade de vocês retirarem essas ações e serem recontraçados pela Gol ou pela nova VARIG?

A SRA. SELMA BALBINO - Eu acredito que sim, porque a vontade dos trabalhadores — muitos estáveis, como eu disse para o senhor — que estão na



Justiça, eu e todos os meus companheiros... Havia pessoas que estavam a 3 meses da aposentadoria e que foram demitidas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Foram demitidas?

A SRA. SELMA BALBINO - É. Então, quer dizer, a vontade é voltar a trabalhar nas nossas funções, para que... Eu também estou à beira da aposentadoria...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

A SRA. SELMA BALBINO - Então, a vontade de todos os trabalhadores é voltar, é recuperar os nossos empregos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas com essas tratativas com a Gol, a senhora acha que elas estão avançando de forma razoavelmente lenta?

A SRA. SELMA BALBINO - Está lenta, está lenta, porque nós pedimos uma reunião com o Presidente da empresa, com o Constantino Júnior; ele não nos recebeu e botou para falar conosco o Diretor de Recursos Humanos, que é o Marco Antônio Piller. Nós fomos conversar sobre...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas, pelo menos, há um canal de comunicação?

A SRA. SELMA BALBINO - Sim. Estamos aguardando. Foi-nos dito que essa primeira reunião era uma reunião preparatória para uma segunda, que seria com o Constantino, que ainda não aconteceu. Aliás, ontem eu cobrei novamente, através de ofício, essa reunião.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu faço uma sugestão a senhora, Dra. Selma, aproveite que essas 2 CPIs estão funcionando, e o assunto do momento, entre outros, é claro, é o apagão aéreo e essa crise aérea, aproveite enquanto essas CPIs estão funcionando, para que os senhores possam contar também com nossa intermediação, com o nosso trabalho, junto à Gol, para que o que nós pudermos fazer, com certeza, nós faremos para que chegue a bom termo essa negociação. Então, acho que o momento é este.

A SRA. SELMA BALBINO - A nossa preocupação, Deputado, é pertinente a essa sua pergunta. Uma das grandes preocupações que eu manifestei na reunião com o Diretor de Recursos Humanos é o aproveitamento do pessoal daquela faixa de idade, que eu disse aqui, o tempo todo, que é muito discriminado, que é o



peçoal acima de 35 anos, que tem uma capacidade profissional, está formado e que precisa voltar ao mercado de trabalho e não pode ser discriminado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quer dizer que, assim, acima de 55 anos, como o Miguel Martini, não tem chance nenhuma?

A SRA. SELMA BALBINO - Sem chance nenhuma.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu acho que a gente vive num País — e aí nós temos de nos incluir, os Deputados e a Câmara dos Deputados — em que as coisas só funcionam de forma assim muito dura quando acontece algum acidente. Na área da segurança pública, quando aconteceu aquele episódio lamentável do garoto João... eu não lembro o nome dele, que foi arrastado, enfim, nós resolvemos, da noite para o dia — João Hélio —, colocar em votação aqui, em uma semana, num esforço concentrado, projetos da área de segurança pública, e hoje não se fala mais nisso. Aí, vem a reforma política. Quando acontece um problema, como essas operações, temos de mudar a forma de arrecadação. Acontece um acidente com 154 mortos, temos de mudar o sistema aéreo. Então, eu acho que os senhores têm de aproveitar isso aí, porque daqui a pouco isso passa, e passa a ficar no passado recente dos últimos acontecimentos negativos do nosso País.

Como eu não acompanhei do início, só estou aqui com o meu especialista aqui para esses assuntos, nosso grande companheiro Miguel, do início em que o passageiro...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas tem uma experiência muito grande. Do início em que o passageiro chega ao aeroporto, a partir do momento em que ele chega no aeroporto, ele começa a ter contato com os seus sindicalizados aqueles funcionários que estão atrás do *check-in*, não é isso, aqueles que fazem o atendimento.

A SRA. SELMA BALBINO - O atendimento no *check-in*, o balanceiro.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Depois que a mala entra ali, a mala que vai ser despachada, a gente não sabe. Existe lá dentro um Raio X?

A SRA. SELMA BALBINO - Isso.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Esse Raio X ele é controlado por esses funcionários terceirizados, sindicalizados?

A SRA. SELMA BALBINO - Os APACs.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Do lado deles sempre há um funcionário concursado da INFRAERO ou algum funcionário da Polícia Federal?

A SRA. SELMA BALBINO - Da INFRAERO, não, e nem da Polícia Federal. Do lado deles só os ASAs — Agentes de Serviço de Aeroporto, que são aeroviários que cuidam da bagagem para ela chegar no avião.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A gente vê essas grandes operações aí da Polícia Federal quando se prende nos aeroportos aí tantos quilos de cocaína. Essas apreensões elas são feitas pela Polícia Federal?

A SRA. SELMA BALBINO - Mas, primeiro, quem detecta são os APACs, os Agentes de Proteção da Aviação Civil.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eles chamam a Polícia Federal e, imediatamente, a Polícia Federal faz.

A SRA. SELMA BALBINO - Isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Essas apreensões geralmente são feitas no destino e não na saída, salvo engano.

A SRA. SELMA BALBINO - Como assim no destino?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por exemplo, a bagagem ela é despachada aqui em Brasília, vamos dizer, com droga ou com dinheiro da corrupção, alguma coisa, e é preso o cidadão lá no Estado.

A SRA. SELMA BALBINO - Não, senhor, é aqui mesmo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah! É aqui mesmo?

A SRA. SELMA BALBINO - É aqui, porque quando ele chega no aeroporto, ele faz o *check-in*, ele dá a bagagem dele. A bagagem vai para a esteira...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E lá é detectado?

A SRA. SELMA BALBINO - Já identificada, com dono, com o papel do dono, o *ticket*, como a gente chama, e vai para a esteira para ir para a aeronave, com o nome, lá tem o número do voo, o destino.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Entendi. Aí, quando chega...



A SRA. SELMA BALBINO - Aí, quando chega lá embaixo, na esteira, ela pára exatamente no Raio X, para ser verificada. Quando chega no Raio X, é que se detecta.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se há uma possibilidade de haver alguma coisa dentro, é detectado, e é chamado um agente da Polícia Federal que, aí, faz a detenção do...

A SRA. SELMA BALBINO - É. Às vezes, há uns espertos que, quando a Polícia Federal começa a procurar o passageiro, porque ele é detectado pelo *ticket*...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele poderia ser preso dentro da aeronave, não é?

A SRA. SELMA BALBINO - É, aí, quando, às vezes, foge antes de ser, de ser...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas se ele foge antes, ele é automaticamente avisado, procurado, ou coisa assim, porque, se ele entra na aeronave sem que seja avisado, depois, é só a Polícia Federal entrar...

A SRA. SELMA BALBINO - Às vezes, ele é pego antes de entrar na aeronave.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, certo! A senhora fez aqui uma denúncia, assim, a senhora usou o termo "*empresas picaretas*". Eu não ouvi, eu não estava aqui.

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ainda dá tempo, Presidente. A senhora poderia nominar essas "*empresas picaretas*" de que a senhora fala?

A SRA. SELMA BALBINO - É, "*picaretas*" são empresas terceiras, que a gente chama, que elas trabalham ou para a empresa aérea ou para a INFRAERO. Quando ganham, lá, a concorrência, dizem que vão cumprir tudo. Ganham a concorrência em cima, em cima da nossa convenção coletiva e não cumprem a convenção. E, às vezes, somem e vão embora, somem, né, e quem fica com a dívida é a empresa contratante.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

A SRA. SELMA BALBINO - Aí, é uma briga monstruosa na Justiça para poder fazer o trabalhador receber.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A senhora fez — para encerrar, Presidente — algumas denúncias à INFRAERO e à ANAC sobre a TAM e a Gol que, até hoje, não tiveram respostas. A senhora poderia me dizer quais foram essas denúncias?

A SRA. SELMA BALBINO - Não, olha só. Nossa denúncia para a Agência Nacional, INFRAERO e o próprio sindicato patronal é no sentido de que não íamos admitir mais que nossos trabalhadores ficassem apanhando nos aeroportos, e, para isso, a gente tinha algumas sugestões para ajudar a resolver isso. E mandamos essas sugestões. E essas sugestões não foram acatadas e sequer respondidas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E a senhora poderia mandar para esta Comissão quais foram?

A SRA. SELMA BALBINO - Já me foi pedido por outros Parlamentares, e as estarei enviando.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, já. Desculpe-me, eu não prestei atenção. Sr. Presidente, estou satisfeito.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Efraim Filho, começando às 12h22min, terminando às 12h32min.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Dra. Selma, boa-tarde.

As suas palavras vêm ao encontro de um pensamento que, desde cedo — aliás, uma preocupação, eu diria até de forma mais contundente —, a CPI vem trazendo, que é exatamente a relação de consumo e a relação de prestação de serviço. Porque, quanto ao acidente da Gol, essa fase foi ultrapassada, elucidadas, dentro do possível, as responsabilidades. Esse seu depoimento marca e delinea muito bem a ultrapassagem de uma fase para a outra seguinte, que é exatamente a análise e a investigação do sistema aéreo e do sistema aeroviário, diria mais assim, com os problemas de planejamento e gestão, que temos acompanhado, inclusive, aí, com denúncias que palpitam de desvios de recursos, de fraudes de licitações. E esse seu argumento de que os contratos de prestação dos serviços terceirizados acabam por prejudicar o bom andamento e o regular desenvolvimento dos trabalhos realmente vem ao encontro das nossas preocupações.



Mas o que temos acompanhado e, já há mais de 9 meses, de forma reiterada, especialmente a cada feriado, é o desprezo, a humilhação e o descaso com o consumidor brasileiro, com a população. Não raro se vêem filas, agora há pouco, a senhora, inclusive, falava ameaças de espancamento, de violência contra funcionários — e, às vezes, não cabe a eles as responsabilidades, eles apenas são meros ecos, caixas de ressonância das decisões, dos atrasos e dos desmandos que ocorrem no sistema aéreo nacional.

Eu começaria com uma pergunta, uma pergunta bem direta: na sua avaliação, as empresas aéreas brasileiras estão despreparadas para atender ao consumidor, em caso de crise?

A SRA. SELMA BALBINO - Dizer que não estão preparadas seria um equívoco, mas não estão tão bem como deveriam. Eu acho que falta um pouco mais de empenho delas em darem resposta, porque fica um jogo de empurra. As empresas, quando, em determinado momento, em dezembro, disseram que as empresas estavam surfando na crise dos controladores, foi verdade. Tanto foi verdade que, quando surgiu no jornal que a ANAC ia entrar dentro das 2 empresas para fiscalizar, em algumas empresas, imediatamente liguei para o Presidente da ANAC e forneci uma prova de que realmente elas estavam surfando na crise, que o problema não era só lá em cima, com os controladores. Havia problema dentro das empresas. Furneci ao Sr. Milton Zuanazzi, tá, o comprovante de que existia falta de pessoal na manutenção, que existiam problemas sérios.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Isso foi...?

A SRA. SELMA BALBINO - E isso se confirmou, a nossa denúncia — apesar de a ANAC não ter me dado resposta —, quando a empresa pagou, em dezembro, por “forçaço” de barra do sindicato e denúncia do sindicato: 4 mil horas-extras só no Aeroporto do Galeão, Aeroporto Internacional Tom Jobim. A TAM pagou 4 mil horas-extras. Pega o número de funcionários dela e vê quanto é 4 mil horas-extras num mês só, lá. Ficou comprovado o que nós estávamos falando.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - É interessante este ponto de vista, até porque o ponto que defendemos é que, na verdade, os controladores acabaram sendo vítimas de um processo: um processo de exaustão, um processo de estresse e que pode acontecer com os aeroviários. E o sindicato vem tentando, na medida do



possível, fazer o seu trabalho, e nos deixa não surpresos, mas hesitantes o fato de que a ANAC, reiteradamente, tem evitado fazer ações preventivas para fazer ações repressivas. Em vez de prevenir o problema, espera a bomba estourar, para, depois, correr atrás da solução. Eu acho que é essa mentalidade e é essa consciência que têm faltado. O Sindicato Nacional tem feito a sua parte. Essa CPI, na presença do Sr. Milton foi bastante contundente na cobrança das responsabilidades e, pelo visto, não tem surtido efeito. Espero que não seja necessário outro acidente, com outro fundamento, que não sejam os controladores — dessa vez um problema de outra natureza —, para que se volte realmente a repensar este caso.

Mas eu sei que não é muito bem a sua, vamos dizer assim, a sua área de atuação, mas qual é a posição do sindicato nacional quanto à forma como os consumidores vêm sendo tratados nos aeroportos pelas empresas? Ele tem feito alguma coisa? Tem posto algum pessoal à disposição? Entra no âmbito da atuação dos aeroviários essa relação do consumidor, os atrasos, as horas que eles ficam lá em filas, dormindo em cadeiras de aeroportos?

A SRA. SELMA BALBINO - Olha, o público usuário ele... Nossa sigla do nosso sindicato é muito confundida com a sigla do sindicato patronal. Aí, os senhores podem ver o quanto que nós sofremos de reclamação dentro do sindicato. Porque lá é SNEA, S-N-E-A; o nosso é SNA. Cansamos de receber reclamação de passageiro, como se nós fôssemos o sindicato patronal. E, aí, a gente teve o cuidado de orientar o passageiro sobre o que fazer, como proceder. E aproveitamos até, em algumas oportunidades, para esclarecer que o nosso trabalhador não era culpado. Portanto, que ele exigisse das autoridades aeronáuticas — que, no caso, é a ANAC — e da própria INFRAERO, uma posição, e das empresas uma posição em relação aos vários episódios que estavam acontecendo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Já que o Sindicato — e parabênizo, mais uma vez, por essa posição de orientação e de esclarecimento, que deveria ser um procedimento, um norte a ser seguido pelas autoridades que comandam o sistema aéreo brasileiro, mas infelizmente nós não temos visto isso.

Temos visto descaso e humilhação e, inclusive, não é, com o pronunciamento — e eu gostaria até de saber da parte do sindicato nacional se concorda com o pronunciamento da Sra. Ministra Marta Suplicy de que deve relaxar o consumidor. É



esse, também, o pensamento do Sindicato Nacional? A senhora concorda com esse pronunciamento da Ministra Marta Suplicy?

A SRA. SELMA BALBINO - Lógico que não. Eu acho que a Ministra foi infeliz nessa declaração. Ela foi infeliz, mas eu acredito que — e ela já pediu desculpa em público — ela é uma pessoa séria, uma pessoa que nós respeitamos pela sua longa trajetória, inclusive nesta Casa, aqui defendendo as minorias. E eu acho que infelizmente ela foi infeliz, mas a imprensa só usou exatamente isso que ela falou. Não usou, não apresentou o plano do Ministério do Turismo para a população brasileira. Eu lamento que não tenha apresentado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A senhora tem esse plano, Dra. Selma? A senhora tem esse plano? Desculpe-me por interromper.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Concedido o aparte.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A senhora está dizendo que ela, além de ela ter dito para relaxar e fazer algumas outras coisas, tem um plano para isso?

A SRA. SELMA BALBINO - Sim, eu tenho visto várias entrevistas dela dizendo...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A senhora poderia nos mandar? A senhora disse que ela tem um plano, a senhora poderia mandar para nós?

A SRA. SELMA BALBINO - Não, eu não tenho ainda. Eu tenho visto as declarações dela de que está trabalhando em cima de um plano de...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por exemplo?

A SRA. SELMA BALBINO - ...um plano que ofereça à população brasileira poder fazer turismo mais barato. E nós estamos até empenhados. Queremos conhecer esse plano até para contribuir com ele

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - A senhora já viu a Sra. Marta Suplicy esperar em alguma fila com atraso de vôo lá pelo Aeroporto em São Paulo?

A SRA. SELMA BALBINO - Não só ela como vários Parlamentares, viu ?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Muito bem. E ela relaxou?

A SRA. SELMA BALBINO - Provavelmente, como sexóloga, sim, provavelmente. (*Risos*).



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Dra. Selma... Quanto tempo me falta ainda Presidente, 2 minutos?

Neste último minuto que me falta, quero dizer que me preocupa muito essa questão da segurança. O tema foi esgotado aqui, mas eu queria apenas me acostar aos pronunciamentos que foram feitos e dizer que, de repente, foi aberto mais um norte, mais uma vertente do nosso posicionamento.

Agradeço à senhora as palavras e espero que esse trabalho do sindicato seja cada vez mais contundente, exigente e cobrador, seja da ANAC, seja da INFRAERO, para que possamos realmente prestar um serviço de dignidade. Porque a CPI está aí com os seus trabalhos em andamento. O problema do acidente da Gol já foi praticamente elucidado. Agora, resta um outro ponto ao qual não nos podemos furtar: a prestação de serviço continua um caos, continua uma brincadeira, com ironias, e nós temos que tomar providências. É isso que a sociedade espera e é esse o trabalho que nós pretendemos produzir.

Muito obrigado.

A SRA. SELMA BALBINO - Nobre Deputado, eu queria dizer que a nossa instituição irá cobrar, sim, da INFRAERO, da ANAC e deste Congresso também, porque o Congresso não pode continuar sendo bombeiro: apagar o incêndio depois que o incêndio já começou. Eu acho que os nossos Parlamentares, fraternalmente falando, têm que se antecipar e discutir problemas que estão na ordem do dia, para evitar coisas desse tipo que estão acontecendo na aviação. Eu acho que, se não fosse a miopia do Governo passado e do presente, isso com certeza não estaria acontecendo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem.

Nobre Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, eu era o último inscrito, não? (*Pausa.*)

Antes de V.Exa encerrar esta sessão, queria aproveitar a oportunidade para, em primeiro lugar, agradecer, mais uma vez, à Sra. Selma o depoimento que foi muito importante para esta CPI.

Mas queria também aqui ressaltar talvez uma das principais questões que ficaram do seu depoimento, que é esse tema das terceirizações que ocorrem nos



aeroportos e também no serviço público em geral. Em alguma medida, as terceirizações representam uma precarização das relações de trabalho e acabam dificultando, muitas vezes, a execução de um trabalho mais eficiente, não por culpa dos trabalhadores que se preparam, qualificam-se e formam-se para aquela atividade, mas em função das próprias condições de trabalho que são impostas a esses trabalhadores, às vezes, de forma diferenciada daqueles que são contratados para a mesma função, por meio de contratação direta pela própria empresa.

E chamou-me a atenção o fato de as pessoas que têm uma responsabilidade enorme com o controle da existência de bombas, com o controle da existência de armas, de drogas nos aeroportos serem trabalhadores de empresas terceirizadas, cujos salários são tão baixos como os salários que são praticados para esses trabalhadores e trabalhadoras.

Nós, Parlamentares, nos deparamos com eles, no dia-a-dia, no cotidiano, quando estamos ali passando pelas esteiras e acessando os aeroportos como todo cidadão comum. Sabemos da importância desses trabalhadores e trabalhadoras que têm a responsabilidade, sim, de garantir a segurança dos vôos, de fazer cumprir as resoluções da ANAC, de fazer cumprir as resoluções relacionadas à segurança dos vôos. Eu acho que esse, sem dúvida nenhuma, deverá ser um tema a ser abordado, a ser tratado por esta CPI. Então, eu queria imensamente agradecer-lhe por ter trazido essas informações, que serão importantes para o trabalho dessa CPI. E volto a lhe pedir mais uma vez que, o mais rapidamente possível, se V.Sa. puder, envie a esta CPI as sugestões, até mesmo as reclamações que já foram feitas às autoridades competentes em torno dos problemas que foram levantados por V.Sa., aqui. Nós ficaríamos agradecidos, porque esta CPI quer, é verdade, investigar, apontar responsabilidades, mas ela quer, no final dos trabalhos, poder apontar sugestões, mudanças, transformações que possam ser operadas no sistema de controle de tráfego aéreo, no funcionamento dos aeroportos, enfim, no sistema aeroviário como um todo do nosso País, que melhore a qualidade dos serviços e que atenda às demandas da sociedade brasileira. Então, eu queria mais uma vez pedir que, se V.Sa. puder, nos envie essas sugestões. Ficaremos muito agradecidos.



Ainda, Sr. Presidente, em 30 segundos, quero pedir a V.Exa. que inclua na pauta de votação de amanhã, se for possível, um requerimento que estou apresentando no dia de hoje, para pedir informações à Aeronáutica sobre uma matéria veiculada no jornal *Zero Hora*, deste último final de semana, que trata da possibilidade de um acidente envolvendo o avião presidencial, na época do Presidente Fernando Henrique Cardoso, e uma aeronave da TAM. As informações que são veiculadas no jornal não deixam claro de quem foi a responsabilidade, se houve investigação, se de fato ocorreu ou não ocorreu essa possibilidade. E ocorreu isso lá em 2002, portanto, dando conta de que talvez nós tenhamos problemas que estejam acontecendo neste momento, mas que já têm uma origem muito anterior ao próprio acidente envolvendo o avião da Gol. Então, eu estou apresentando esse requerimento. Já foi apresentado agora pela manhã, e eu pediria a V.Exa., se fosse possível, colocar este requerimento em votação no dia de amanhã para que nós pudéssemos ter essas informações, sem aqui fazer juízo de valor de quem é a responsabilidade, mas é uma informação importante que pode nos ajudar inclusive a refletir um pouco mais sobre a extensão e a dimensão desta crise que nós temos vivido no setor aéreo brasileiro. Era isso, Sr. Presidente, muito obrigado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, pela ordem. Apenas para dizer que compreendo perfeitamente a intenção do Deputado Marco Maia. Eu queria apoiar integralmente a proposta dele para solicitar informações à Aeronáutica, como foi apresentado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o Deputado Pires Franco.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu gostaria de aproveitar esse pedido do nosso Relator. Ficou, da última vez, um vácuo. Pelo menos nós não entendemos quando seria feita aquela audiência pública, já que não deu certo aquele depoimento do presidente da Associação das vítimas, dos familiares, desculpa-me, dos familiares. Ficou de marcarmos uma audiência pública. V.Exa. já marcou uma data, ou nós não vamos mais fazer, nós não vamos mais ouvir os familiares? Eu gostaria, até porque fui... Eu só estou fazendo essa pergunta, Sr. Presidente, porque eu já fui cobrado 2 ou 3 vezes por alguns familiares e era apenas para dar uma satisfação.



Ainda tenho mais 2 questionamentos, se V.Exa. quiser ouvi-los... Eu gostaria de aproveitar esse pedido do Relator, para que V.Exa. colocasse, amanhã, esse requerimento que eu apresentei, que o Democratas apresentou, fazendo a convocação da Ministra Marta Suplicy, para que ela venha aqui, não falar sobre essa frase infeliz, com certeza, mas que, já que o Ministério do Turismo participa do CONAC e está participando atentamente de todos esses problemas, resoluções e reunindo, com certeza, já que participa da ANAC, a vinda dela a essa Comissão vai contribuir muito. Eu gostaria de fazer esse pedido para que V.Exa. colocasse na agenda de votação esse requerimento. E o outro requerimento é o aquele que chama também o Procurador do TCU, o Dr. Lucas Furtado. Eu gostaria de fazer esses 3 pedidos. Não tenho dúvida de que V.Exa. vai atender ao Democratas, para que possamos colocar aqui, democraticamente, e com certeza votar por unanimidade a convocação dos 3.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. Então, antes de suspender a reunião, nós queremos agradecer a presença aqui da Sra. Selma Balbino, que é a Presidenta do Sindicato dos Aeroviários, e dizer que foi muito útil a sua presença. Esta CPI vai fazer uso das informações preciosas, francas, claras, objetivas, que nos foram fornecidas hoje aqui, nesta manhã. Quero dizer que esta CPI está inteiramente aberta e à disposição, Dra. Selma, na hora em que V.Sa julgar necessária qualquer informação, qualquer participação. Porque pensamos exatamente que esse setor tem de trabalhar sinergicamente, todos os setores interligados, entrelaçados, para produzir um bom resultado e a gente ter segurança da pontualidade nos vôos do Brasil. Há esta dúvida no momento, com os vôos atrasando e tudo o mais.

Dito isso, eu quero parabenizar aqui o Deputado Vanderlei Macris, que apresentou o requerimento pedindo diligência no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, o nosso aeroporto mais importante, mais movimentado do País. Nós fizemos essa diligência ontem e, a nosso julgamento, foi coroada de êxito. Pudemos ver as obras lá que estão sendo realizadas. Isso nos deu uma visão muito precisa da realidade, e estamos seguros de que o cronograma das obras está sendo cumprido e que no dia 28 de junho, agora, se não houver nenhum percalço, a pista será aberta para ser utilizada.



E, na linha dos parabéns, aproveito aqui também a oportunidade para parabenizar o Deputado Vic Pires — tão atuante, que tem sido de muito destaque, de muita importância aqui nesta CPI, muito presente, muito interessado — que aniversariou ontem. Estamos esperando que seja feito um convite a esta CPI... Brincadeira à parte.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, apenas...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Vai ter festa e à paraense.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... (*Risos.*) para que a gente pudesse comer um pato no tucupi, um tacacá, um...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Bombom de cupuaçu não vai faltar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bombom de cupuaçu não falta.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, apenas para corroborar a manifestação de V.Exa. sobre a questão da nossa visita em São Paulo, que foi muito produtiva. Naquele momento os controladores de vôo deixaram conosco um documento, que ficou em mão do Relator...

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu quero saber se haveria disponibilidade do documento, para que nós pudéssemos tomar conhecimento.

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Fica suspensa a sessão, reiniciando às 13h... (*Pausa.*)

Bem, vamos botar para 13h30, porque ficou muito em cima para todos. Às 13h30. E, mais uma vez...

A SRA. SELMA BALBINO - Eu queria agradecer...

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

A SRA. SELMA BALBINO - Eu queria agradecer a oportunidade de a gente contribuir. O objetivo aqui foi contribuir. E estarei enviando para a CPI documentalmente tudo o que coloquei aqui, os comprovantes de tudo o que falei, os encaminhamentos dados. Com certeza, como os senhores verão nos documentos, verão a gravidade do fato, principalmente das terceirizações nos aeroportos



brasileiros, onde nos últimos 5 anos tivemos 4 trabalhadores mortos e 1 tetraplégico, sem que até hoje tenha tido uma solução para a família desses trabalhadores.

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

Suspensa a reunião até às 13h30.

(A reunião é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reabertos os trabalhos e convido a Sra. Graziella Baggio a tomar assento à mesa. *(Pausa.)*

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

“Compromisso oral.

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

Feito isso, vou passar a palavra a Sra. Graziella Baggio pelo prazo de 20 minutos, fazendo a observação de que esses 20 minutos têm sido elásticos. Vai ficar a critério de V.Sa. utilizar os 20 minutos ou um pouco mais. Não há nenhum problema, esta CPI tem sido tolerante, contanto que V.Sa. se faça entender de maneira clara.

Com a palavra a Sra. Graziella Baggio.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Exmos. Srs. Deputados, autoridades presentes, boa-tarde. Gostaria de dar início ao meu tempo fazendo algumas considerações. Ao iniciar este depoimento, o Sindicato Nacional dos Aeronautas gostaria de afirmar que considera o espaço aéreo brasileiro seguro, apesar de reconhecer que o Sistema de Aviação Civil do País carece de ajustes e mudanças as quais algumas delas têm urgência para acontecer. Faço essa afirmação pelo fato de que os aeronautas brasileiros, aos quais representamos, são elos ativos da segurança operacional na aviação civil e, por isso mesmo, não estariam colocando nos céus as aeronaves comerciais se reconhecessem a existência de condições inseguras para fazê-lo. Entretanto, quero deixar claro que inegavelmente há uma nova sistêmica na atividade aérea do País a qual está trazendo novos problemas para o exercício profissional dos aeronautas, que comentaremos mais adiante. Os momentos de superação de tragédias são invariavelmente tanto ocasiões de crises agudas como de valiosas oportunidades. E na aviação brasileira estamos vivendo



um período destes. Contudo, o aproveitamento das oportunidades somente se dará caso tenhamos a humildade e a maturidade de reconhecer as nossas falhas, colocando o interesse coletivo acima dos demais e utilizando o impacto trazido pela recente catástrofe aérea como um recurso a mais para encontrarmos soluções definitivas para os problemas que estão afligindo a todos. O Sistema Brasileiro de Aviação Civil passa por tempos difíceis, na tentativa de se recuperar dos efeitos nocivos trazidos no bojo do maior acidente de sua história, de conseqüências ainda imprevisíveis. Mas, o que é certo, o próprio sistema está clamando por ajustes e mudanças. Todavia, o que está nos faltando é tornar transparentes as nossas intenções e principalmente nossa disposição de discutir de forma multidisciplinar com a sociedade civil, através de seus legítimos representantes, os reais caminhos para solvência dos problemas de um sistema de transporte indispensável para um País de dimensões continentais como o nosso. Logo após a colisão no ar, no espaço aéreo brasileiro, entre uma aeronave comercial da Gol e um jato executivo Legacy, da EMBRAER, operada por uma empresa estrangeira, o Ministro da Defesa refletindo uma determinação do Presidente da República, criou um grupo de trabalho interministerial, o qual foi composto por representantes do Sistema de Aviação Civil e de outros organismos governamentais como o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento, Advocacia-Geral da União. À mesa, além das instituições já citadas, sentaram-se o próprio Ministério da Defesa, autoridade aeronáutica — a Agência Nacional de Aviação Civil, o Comando da Aeronáutica, o DECEA —, a INFRAERO, o Sindicato Nacional dos Aeronautas, o Sindicato Nacional dos Trabalhadores em Proteção ao Vôo e o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias. Ou seja, Governo, gestores, militares e civis da aviação; os trabalhadores e empresários do setor formavam o grupo laboral, o qual, indiscutivelmente, representava todos os segmentos da atual composição da aviação brasileira. Em pouco mais de 1 mês de debates e avaliações, o trabalho inicial estava pronto. Na verdade, este trabalho compunha-se de um diagnóstico da crise e de sugestões para a sua solução, o qual foi registrado em um documento, que já é do conhecimento de todos, entregue ao Ministro Waldir Pires, que somente o Comando da Aeronáutica foi voz discordante. Lamentavelmente, nenhuma medida sugerida neste documento foi adotada. Atualmente, temos um quadro que, no



entender do Sindicato Nacional dos Aeronautas, requer extrema serenidade e uma importante vontade política para que sejam implantadas as soluções de curto, médio e longo prazos que venham a tomar o Sistema de Aviação Civil mais eficaz e inserido nas melhores práticas da atividade. Comprometido com as soluções propostas pelo GTI — Grupo Interministerial de Trabalho — o Sindicato Nacional dos Aeronautas acredita que o passo mais importante a ser dado neste momento é a recomposição desse grupo de especialistas, a fim de que ele possa continuar auxiliando no fornecimento de idéias técnicas para a implantação de soluções definitivas para o setor, além de prover supervisão para que as ações adequadas sejam tomadas, de acordo com o compromisso assumido pelas instituições signatárias do documento, com exceção do Comando da Aeronáutica, que não assinou esse documento. O setor aéreo necessita de supervisão constante, por suas próprias características, as quais incluem alta intensidade em tecnologia, mão-de-obra e investimentos continuados. No nosso entender, e para enfrentar e dirimir todas as dúvidas relacionadas com a presente eficiência e eficácia dos equipamentos e recursos disponíveis para a gerência do espaço aéreo, uma auditoria técnica, independente, no sistema de controle do espaço aéreo, toma-se fundamental. Assistimos, diariamente, a controladores de tráfego aéreo divulgando possíveis problemas técnico-tecnológicos no sistema de controle do espaço aéreo; ao Comando da Aeronáutica alegando gerenciar um sistema perfeito, sem qualquer tipo de defeito. E não podemos mais conviver com essas dúvidas, pelo fato da questão envolver segurança de vôo, um direito do cidadão em tê-la e um dever constitucional do Estado brasileiro em garanti-la. Esta auditoria foi uma das sugestões extraídas do trabalho do GTI, criado no Ministério da Defesa. Então, nos perguntamos: Qual a atual capacidade instalada do sistema de controle do espaço aéreo? Quem saberia nos responder com a precisão que necessitamos? Entendemos que somente uma auditoria independente poderá fazê-lo. Até mesmo porque responder a este questionamento toma-se fundamental para o planejamento das ações futuras voltadas para uma correta e segura gestão do espaço aéreo que atende à Aviação Civil brasileira. Além disso, as divergências internas no DECEA — Departamento de Controle do Espaço Aéreo — têm sido levadas à mídia, tanto pelos controladores de tráfego aéreo como pelos atuais gestores militares do setor,



o que é um desserviço para a segurança de vôo, por se tratar, inclusive, da divulgação de informações de segurança operacional que deviam ser protegidas. Elas só servem para o trabalho de prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos. Acreditamos haver um problema de gestão no Sistema de Controle do Espaço Aéreo do nosso País. Se há falta de controladores de tráfego aéreo; se só há 2% deles com treinamento apropriado e capaz de fazer uso da língua inglesa, no nível 4, o qual será exigido pela ICAO a partir de 2008, por exemplo, não é uma questão de falta de uma gestão apropriada do sistema? E o planejamento conjunto com todos os elos e usuários dos Sistemas de Aviação Civil, onde está? É inexistente. E ainda falta a transparência necessária para que possamos até mesmo verificar de que forma podemos contribuir para a solução dos problemas e desajustes de um sistema complexo como o da aviação. Por isso, defendemos a desmilitarização do setor do controle do espaço aéreo no que se refere à Aviação Civil, conforme o próprio GTI propôs. Outra questão não menos substantiva, igualmente abordada pelo GTI, é a ausência da implantação das resoluções do CONAC — Conselho Nacional de Aviação Civil. Desde outubro de 2003, o setor aéreo aguarda execução de medidas, as quais foram decididas na última convocação do Conselho de Aviação Civil, que auxiliariam na ordenação e na manutenção da saúde administrativa e operacional da atividade aérea. Estou me referindo à proposta, inclusive, nº 10 do documento do GTI. Bem, senhores, a Aviação Civil brasileira vive uma nova ordem e há de se enfrentar as conseqüências das dificuldades advindas desse fato com a coragem e com a celeridade que a questão requer. O ambiente operacional tem se tornado cada vez mais estressante para o trabalho dos pilotos, dos engenheiros de vôo, dos comissários e dos controladores de tráfego aéreo, sejam eles civis ou militares. Não só pelas limitações impostas ao sistema de controle do espaço aéreo pós-acidente, mas também pela nova concepção de produtividade que as empresas aéreas têm herdado do modelo gerencial das empresas *Low Cost*. Atualmente, as aeronaves tem uma utilização aproximada de 14 horas/dia, praticada sobre uma malha extremamente apertada e sujeita a um espaço aéreo contingenciado. Isto tem levado os aeronautas a trabalharem no limite da sua regulamentação profissional, com quase nenhuma margem de gerenciamento no que se refere à jornada de trabalho *versus* descanso



obrigatório, que garante a saúde e higiene do trabalhador, à resolução de problemas pessoais e familiares etc. O Sindicato Nacional dos Aeronautas mantém um sistema de teledenúncias, viabilizado pelo número 08002829493, o qual proporciona a comunicação de irregularidades encontradas no Sistema de Aviação Civil, denúncias estas efetuadas tanto para os profissionais da aviação como disponibilizadas para os usuários do setor aéreo. Todas as denúncias são apuradas e encaminhadas às autoridades aeronáuticas ou empresas aéreas para as providências pertinentes. Nos últimos meses, através deste veículo de comunicação, foi observado um expressivo aumento das denúncias em nosso 0800, em especial aquelas relacionadas com o descumprimento da lei que regulamenta a atividade profissional do aeronauta. E isto tem nos preocupado sobremaneira, pois o zelo pelos assuntos relacionados com os fatores humanos em aviação é fator de prioridade na segurança de vôo. Preocupamos, ainda, a falta das melhores práticas de segurança de vôo no nosso País. Um dos instrumentos mais eficazes de prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos é o livre fluxo de informações, obtidas voluntariamente na linha de frente operacional da atividade, dentro do conceito de Cultura Justa, sem qualquer conotação de punibilidade para os que confessam seus erros com a finalidade de eliminar sua recorrência. E quais são os principais atores da linha de frente operacional da Aviação Civil? Os pilotos, os engenheiros de vôo, os comissários, os controladores de tráfego aéreo. Esses são os principais atores. As práticas atuais estão inibindo esses atores de confessarem seus próprios equívocos, além de outros observados nos locais de trabalho, pois eles estão sendo intimidados, notadamente por ações administrativas e/ou policiais, todas elas voltadas para a punição e a criminalização dos seus erros, situação que não traz qualquer benefício para a prevenção de acidentes aeronáuticos. Isto representa um inquestionável proceder na contramão dos caminhos que levam às melhores práticas de segurança operacional na Aviação Civil. Gostaríamos de reafirmar que temos presenciado, diuturnamente, a divulgação de informações de segurança operacional que deviam ser protegidas. Trazer ao ambiente público relatório de perigo, imagem de radar das estações de trabalho dos controladores de tráfego aéreo e seus diálogos com os pilotos, além da sua exposição pública como criminosos, ao contrário do que alguns possam imaginar, é um profundo desserviço à sociedade. O uso indevido destas



informações somente dá publicidade a situações circunstanciais, muitas delas sem qualquer gravidade que, se tratadas no ambiente apropriado de segurança operacional, e por especialistas na matéria, terão os efeitos positivos que a sociedade civil, usuária do transporte aéreo e real interessada no seu nível de segurança, espera dos que trabalham para mantê-la neste patamar. Esta situação tem provocado um altíssimo grau de desconfiança no seio da comunidade de segurança de vôo do País, principalmente sabendo-se que as informações de segurança operacional, indiscriminadamente divulgadas, não estavam sob a guarda do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, o CENIPA. Há que se criar um organismo independente de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos no País. Esta tarefa está, atualmente, sob a responsabilidade do próprio CENIPA, organismo que muitas vezes é pego de surpresa por atos nocivos à segurança, cometidos pelos que não têm cultura de segurança de vôo, dentro e fora das instituições oficiais, e que não se importam em destruir um árduo e silencioso trabalho de anos a fio, na busca da manutenção de um nível adequado de segurança operacional. O organismo máximo de segurança de vôo do Brasil, na verdade, tem que passar a assessorar o Presidente da República e, por isso mesmo, deve estar subordinado diretamente a ele, com total autonomia para investigar os reais fatores contribuintes de um acidente, assim como é na grande maioria dos países no mundo, prevenindo sua recorrência, além de orientar e instruir os que venham a se desviar das melhores práticas de segurança operacional no País. Neste momento isto não ocorre. Por isso, estamos frente ao desafio de resgatar a confiança entre operadores da linha de frente e o Sistema Brasileiro de Aviação Civil, fortemente abalado pela criminalização do acidente aéreo da Gol. Gostaria de lembrar que este desafio é de todos nós. Senhoras e senhores, sempre é bom lembrar que médicos tratam da saúde; engenheiros civis, da construção; legisladores, das leis; policiais, de segurança pública; agentes de segurança de vôo, da investigação e prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos, e assim por diante. E a sociedade precisa estar atenta para não permitir que no futuro tenhamos médicos construindo prédios, policiais tratando da saúde e os agentes de segurança de vôo longe de suas atividades de prevenção, por uma total inversão de valores. Finalmente, queremos evocar toda a sociedade brasileira à reflexão com o foco na



crise do setor aéreo, para que contribua com os especialistas, dando-lhes condições para solucionar as questões ligadas ao setor, especialmente no que se refere àquelas diretamente afetas à segurança de vôo e à gestão da Aviação Civil do nosso País.

Obrigada pela atenção e me coloco à disposição para os questionamentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, nós agradecemos à Sra. Graziella Baggio pelo seu pronunciamento. E vamos passar agora à parte da inquirição.

Então, para fazer as perguntas, tem a palavra o nobre Relator Marco Maia, pelo prazo que julgar necessário.

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

Uma boa-tarde aos Srs. Deputados e às Sras. Deputadas. Boa-tarde à Sra. Graziella Baggio, Presidenta do Sindicato Nacional dos Aeronautas. É Aeronautas e “eronautas”? Aeronautas.

Antes de mais nada, eu gostaria de pedir a V.Sa., se possível, que repassasse ao nosso secretário esse seu pronunciamento, para que ele pudesse fazer cópias e entregar aqui aos nossos Deputados e Deputadas e à imprensa, a quem quiser ter acesso ao seu pronunciamento.

Agradeço a presença de V.Sa. nesta CPI, que tem o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do Sistema do Tráfego Aéreo brasileiro, desencadeado após o trágico acidente do dia 29 de setembro de 2006, que vitimou 154 pessoas. Tenho certeza de que o depoimento de V.Sa. será de fundamental importância para esta CPI, pois o seu conhecimento, certamente, nos será precioso, tendo em conta o fato de atuar como principal dirigente de um representativo sindicato de trabalhadores do setor aéreo nacional, que vive um momento muito delicado, fato que ninguém pode negar. Assim, o depoimento de V.Sa., mais do que nos auxiliar a identificar alguns aspectos que colaboram para esta crise, poderá fornecer muitas pistas, para que possamos propor os ajustes necessários à legislação do setor aéreo ou mesmo para questões operacionais e trabalhistas.

Eu sei que algumas pessoas nos questionavam sobre a conveniência dos depoimentos do dia de hoje, quando nós estamos aqui ouvindo representantes de



entidades sindicais. E o próprio depoimento já prestado aqui, na parte da manhã, pela Sra. Selma Balbino, Presidenta do Sindicato Nacional dos Aeroviários, já dá conta da importância do depoimento também das entidades de trabalhadores e trabalhadoras nesta CPI. Nós ouvimos aqui o sindicato das empresas, ouvimos já alguns empresários do setor, e nada mais justo que nós tivéssemos também a oportunidade de ouvir os trabalhadores e trabalhadoras, as entidades representativas desses trabalhadores e trabalhadoras do setor aeroviário nacional.

É claro que o objetivo deste Relator não será o de constrangê-la, até porque tenho certeza, V.Sa., assim como todos aqui, tem o propósito de auxiliar a enfrentar e resolver os problemas que hoje afligem os aeroportos no Brasil.

Vamos às perguntas. Vou fazendo os questionamentos e V.Sa. já pode, bate-pronto, ir respondendo. Qual a experiência profissional de V.Sa. enquanto trabalhadora do setor aeroviário, e qual a sua situação funcional neste momento?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, eu entrei na aviação em 1974, exatamente na empresa VARIG — Viação Aérea São Paulo. Trabalhava em terra, era aeroviária e vim para o vôo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - VARIG ou VASP?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - VARIG, VARIG. Inicialmente na VARIG, em 1974...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porque a senhora disse: “*Viação Aérea, São Paulo*” e não *Aviação Aérea*...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Desculpa, desculpa. *Aviação Aérea Rio-Grandense* — VARIG, enquanto aeroviária. Em 1977, eu vim para a VASP, já como aeronauta comissária de vôo, e me aposentei recentemente na profissão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Atualmente a senhora é aposentada e dirigente, Presidente do Sindicato.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Isso, Presidente do Sindicato.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual a base de atuação do Sindicato...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, V.Exa. me permite, só para complementar?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A senhora participou daquele Plano de Demissão Voluntária ou se aposentou na VARIG...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não, não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ...que a VARIG fez?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Eu era VASP. Eu voei na VASP e me aposentei antes de a VASP...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A VASP.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Isso. Não, não estava na VARIG no período do Plano de Demissão Voluntária.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual a base de atuação do Sindicato Nacional dos Aeronautas, quais são as categorias que compõem esse Sindicato e qual o número de trabalhadores hoje representados pelo Sindicato dos Aeronautas?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem. A categoria, ela, o Sindicato é de âmbito nacional, só existe o Sindicato Nacional dos Aeronautas, e nós temos 4 funções previstas através da regulamentação profissional. Você tem lá o piloto, tanto o comandante, o co-piloto, o comissário e o mecânico de vôo, que são as funções que agregam os aeronautas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Os pilotos e co-pilotos também.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Isso. Comandantes, co-pilotos ou os pilotos, todos, sejam eles comandantes ou co-pilotos, comissários e mecânicos de vôo, que é a UFE. Mecânico de vôo é o terceiro homem dentro daqueles aviões que ainda levam um mecânico de vôo dentro da cabine. O 727, o DC-10, são aviões que levam 3 técnicos dentro da cabine...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Da cabine.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - ... de comando.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sobre a profissão do aeronauta: quais as habilitações exigidas para o exercício profissional de cada uma das atividades?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, o aeronauta, ele é obrigado a ter a carteira de capacidade física, o certificado de capacidade física, certificado esse que é renovado, dependendo da idade, a cada 6 meses, principalmente para os pilotos. Depois dos 40 anos a renovação é a cada 6 meses. Nos comissários é a cada 2 anos e acima de 40 é anualmente, se não me falha a memória. Além desse



certificado de habilitação física, é obrigatório ter o certificado técnico, de habilitação técnica, a licença de vôo, de acordo com o avião que você está designado e treinado para voar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Peço a V.Sa. que nos relate quais as principais dificuldades no exercício da profissão atualmente e quais as questões que mais tensionam as relações do capital e trabalho ou, se preferir, trabalhadores e empregadores neste momento?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, Deputado, talvez eu não tenha tempo suficiente, mas é importante fazermos uma consideração e uma retrospectiva do setor. É muito importante isso para se entender exatamente os momentos que estamos enfrentando e as dificuldades que os trabalhadores e o setor estão enfrentando, de fato — e, como conseqüência, o usuário. Isso é um fato concreto. Na década de 90, nós já vínhamos sinalizando junto às autoridades a nossa grande preocupação com relação ao setor aéreo. Propusemos, inclusive esta Casa foi protagonista, em várias oportunidades, de uma discussão bastante transparente sobre o setor, a qual nós denominamos de Fórum Nacional de Aviação Civil. Tentamos discutir isso aqui, nesta Casa, eu me lembro com árduas discussões. O setor da Marinha Mercante teve um bom encaminhamento e, lamentavelmente, o nosso setor não conseguiu ter um bom encaminhamento. Já na década de 90, os Governos já vinham defendendo a questão de solução de mercado para o setor aéreo. Eu me lembro de algumas oportunidades em que estive junto ao Palácio do Planalto, onde nós rebatemos, inclusive, um posicionamento — isso ainda na década de 90 —, que no Brasil só havia espaço para 2 empresas aéreas, que na nossa concepção estava totalmente equivocado, porque o Brasil, um país de dimensões tão grandes, aqui havia lugar para todas as empresas, desde que tivessem um serviço de excelência. E isso o Governo tinha instrumentos, que era o Departamento de Aviação Civil, e outros instrumentos institucionais, como o CADE, como a Secretaria Econômica, para tentar evitar o caos maior. Confesso ao senhor que a crise econômica pela qual o País passou durante anos é uma das conseqüências que trouxe às empresas aéreas uma crise talvez insuperável, principalmente para as 3 às quais vou me referir nos próximos minutos. Nós tivemos também, por parte das próprias empresas, uma dificuldade muito grande de



adaptação ao novo modelo que estava sendo imposto no mundo. Tivemos aí um dólar que chegou aproximadamente a 5 reais e alguns centavos. Isso tudo encarecia e trazia às empresas de aviação uma condição extremamente desfavorável às demais empresas estrangeiras, *vis-à-vis* às americanas, às europeias. Nós tínhamos aqui uma alíquota de tributos para as empresas brasileiras de aproximadamente 37%, quando na Europa era 17% e nos Estados Unidos era 7%. Nós tínhamos um preço de combustível altíssimo; tínhamos a taxa aeroportuária uma das mais altas do mundo. E tudo isso nós prevíamos discutir junto a esse fórum, que foi inclusive trazido para esta Casa por várias oportunidades. Passamos a década de 90 todinha e somente em 2003 nós tivemos a possibilidade de fazer essa discussão, discussão essa que, no prazo de 50 dias, conseguimos, diria para o senhor, algumas situações bastante interessantes que fortaleceram, mas já tarde demais, porque nós já havíamos perdido a VASP, a Transbrasil e estávamos em vésperas de perder a VARIG. Trouxe algum resultado que deu condições, inclusive, para as empresas voltarem a se recuperar — e aí, todas. Entre eles, o mais significativo, na minha opinião, foi ter conseguido reduzir os tributos previstos para o setor, que eram de 37% — ele caiu para aproximadamente 16%. Sem contarmos o dólar, que estabilizou — a partir de 2003 começou a estabilização —, e, obviamente, o próprio petróleo, apesar de oscilação. Mas isso trouxe um resultado bastante interessante para todas as empresas, inclusive a VARIG, porque a VARIG... Quando essa situação foi aplicada — isso foi em maio, começou em maio de 2003 —, nós pudemos observar na VARIG... Em julho, a VARIG já estava com resultado operacional de 170 milhões de dólares através daquele acordo operacional feito com a TAM, dando total e grande sinal de que sua recuperação era bastante significativa, possível. Portanto, a gente ficou muito animado. Mas, lamentavelmente, essa crise toda colocada por falta de uma política específica para o setor e, de certa forma, por esses demais pontos aqui, apesar de todo o esforço dos trabalhadores em tentar buscar uma solução macro para o setor, nós não tivemos tempo suficiente para evitar a situação da VASP, da Transbrasil e da própria VARIG. Hoje, nós nos encontramos numa situação que eu diria... Gostaria que estivéssemos muito próximos a buscar, de fato, o reconhecimento de todos os direitos dos trabalhadores dessas 3 empresas que lamentavelmente tiveram essa situação, obviamente



contando com a colaboração dos senhores. Isso, de qualquer forma, no nosso entendimento, estressou muito a categoria, e continua estressando, pelas dificuldades que todos esses trabalhadores, sejam eles aeronautas ou aeroviários, estão enfrentando nessa situação em que hoje se encontra o setor, principalmente após um acidente aéreo. É um estresse muito grande, que nos preocupa muito. Isso tem que ser tocado e conduzido com a maior seriedade e pressa, para que a gente possa buscar a conclusão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu vou lhe fazer alguns questionamentos sobre o acidente entre a aeronave da Gol e a da ExcelAire e sobre segurança de vôo.

A dimensão do acidente que envolveu as aeronaves certamente provocou grande impacto no meio dos aeronautas. Qual é a repercussão do acidente no âmbito dos aeronautas? A entidade que V.Sa. preside pronunciou-se oficialmente sobre o acidente?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, o Sindicato Nacional dos Aeronautas, em função de um decreto, participa da Comissão de Investigação de Acidente, através da indicação de um membro do sindicato ou até mesmo de um aeronauta que não faça parte da direção, mas que esteja habilitado em participar da investigação. Para participar da investigação, você precisa ter alguns cursos além do normal, daquele, única e exclusivamente, de piloto ou de comissário. Portanto, o sindicato participa dessa investigação. E, Deputado, como eu disse há pouco no meu discurso, nós, dentro do sindicato, encaminhamos esse assunto com muito cuidado e com muita lisura, e obviamente há discussão sobre motivos, causas e outros aspectos. Elas não são efetivamente discutidas, até porque fazemos parte da comissão, se não isso inviabilizaria a nossa participação. De qualquer forma, o sindicato buscou tranquilizar a categoria, buscou levar solidariedade a todos os trabalhadores e efetivamente pedir tranquilidade e principalmente o cumprimento da regulamentação profissional e de todas as legislações existentes, porque, como eu já havia citado anteriormente, para nós, a regulamentação profissional é que garante uma parcela do fator da segurança de vôo.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. já respondeu, já se pronunciou no início, mas eu vou repetir o questionamento. V.Sa. acredita que o espaço aéreo brasileiro é seguro?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Eu acredito, sim, Deputado, acredito. Nós temos excelentes profissionais, pessoas extremamente capacitadas. E volto a reafirmar: depois de ter participado do GTI, dentro do Ministério da Defesa, nós pudemos, *in loco*, perceber que a questão estava totalmente resumida à questão de gestão e de planejamento do setor. Tanto que eu hoje... Nós não temos condições, porque o DECEA é ainda uma “caixa-preta”. Não sei se o senhor se lembra, mas, no passado, nós vínhamos aqui, pedíamos a desmilitarização do setor. Criou-se a agência, só que o DECEA... Nesse período de criação da agência, de transição entre DAC e agência, foi criado este departamento, o DECEA. Isso aqui, para nós, ainda é uma “caixa-preta”. No GTI nós pedíamos todos os valores, todas as verbas que esse departamento recebe, como ele gasta, com que ele gasta. Eu acho que somente os Srs. Deputados, talvez, teriam acesso a isso, através do SIAFI, talvez. Nós não temos esse acesso, mas isso é muito importante para a gente detectar como e por que isso está acontecendo. Então, depois de ter participado do GTI, fiquei completamente convencida de que o problema do setor é de gestão e planejamento. Não poderia afirmar que o nosso sistema não é seguro. E aí envolve questão de novos equipamentos, envolve informações, envolve gerenciamento e relacionamento inclusive, que essa é uma questão muito crítica hoje, que envolve os trabalhadores controladores de vôo e nos preocupa de sobremaneira.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Os aeronautas, em especial os pilotos e co-pilotos, demonstram preocupações quanto à segurança para a navegação no espaço aéreo do País, ou eles apresentam ou falam de situações de risco por que passaram? Eu lhe faço essa pergunta, esse questionamento porque nós temos vivido aqui na CPI um processo de denúncias das mais...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...variadas possíveis e tal. Fala-se sobre proximidade de aviões, quase colisões e questões dessa natureza. V.Sa. é a presidente do sindicato, e o único sindicato, um sindicato nacional dos aeronautas,



em especial pilotos e co-pilotos. V.Sa. tem recebido demonstrações de preocupação em relação a essas questões relacionadas à segurança de vôo?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Sem dúvida. Através desse telefone 0800 que nós criamos já há uns 4 anos, nós temos tido, por parte dos trabalhadores do setor, e também com bastante participação dos próprios pilotos, denúncias referentes a situações, Deputado, que realmente têm nos preocupado. A nossa orientação foi para que todos esses pilotos fizessem efetivamente um relatório de perigo, para que esse relatório fosse encaminhado aos departamentos competentes para investigação. E o que eu tenho visto na mídia é exatamente aquilo que eu citei, o vazamento de alguns relatórios de perigo. Mas chegam, sim, chegam inúmeras denúncias, e principalmente uma questão que para mim ainda não é bastante clara. Eu tenho conhecimento de que... Dentro do próprio controle de tráfego aéreo nós temos um setor chamado CGNA. É um centro geral de aviação. Eles criaram como se fosse uma sala de crise, onde participam pessoas desse CGNA, oficiais, que orientam os controladores na hora das crises. E as denúncias que nós recebíamos eram exatamente determinadas orientações que eram duvidosas em determinados momentos. Então, assim como foi publicado na imprensa, nós vimos aí denúncias de pilotos que ficavam 1, 2 horas sobrevoando uma determinada região desnecessariamente, quando o espaçamento ou a crise estava aqui, circulando o CINDACTA I, e eles estavam dando voltas em Ribeirão Preto, em Curitiba, no Rio Grande do Sul desnecessariamente. Então, nós pedimos a esses pilotos que reportassem. E nós, por fazermos parte também, através de nossos pilotos qualificados para estarem participando do CNPAA, que é um centro de prevenção de acidentes aeronáuticos, aqui no CENIPA, de que fazem parte diversas instituições, entre elas o sindicato, o sindicato das empresas, as próprias empresas, pessoalmente, como pessoas preparadas e apropriadas para participarem desse centro onde se tenta buscar prevenção de acidente... E o que nos questionamos realmente é de quem eram imandadas essas ordens que traziam ao tráfego aéreo um tumulto maior, principalmente para o usuário e para o próprio tripulante, e, em alguns momentos, considerado pelos pilotos desnecessário.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Nessas denúncias que V.Sa. tem recebido... Algumas dessas denúncias se referem a falhas nas comunicações dos pilotos com o centro de controle?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Pois é, Deputado, eu não sei se vou contemplar, mas a gente já recebeu, sim, denúncias de falha de comunicação, principalmente entre Manaus e Brasília. Essa denúncia já chegou a nós, com certeza.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vou lhe fazer uma outra pergunta. E esta, na verdade, também é uma oportunidade que eu gostaria de dar a V.Sa. de comentar sobre este assunto. Em alguma oportunidade V.Sa. já escutou de algum piloto ou de algum co-piloto que estes às vezes desligam o *transponder* do avião?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Nunca, eu nunca escutei isso, muito pelo contrário, acho que esse é o instrumento mais valioso que os pilotos têm na cabine. Acredito que nós não teríamos nenhum profissional que desligasse isso ou... A mim nunca chegou denúncia de alguém que propositalmente tivesse condições ou vontade de desligar isso, em absoluto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. acredita na possibilidade de desligamento involuntário do *transponder* de um avião?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Eu não teria muita segurança em afirmar isso, Deputado. Acho que é muito recente, acho que as investigações ainda estão em curso, seria prematura qualquer avaliação nesse sentido.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pelo que V.Sa. tem acompanhado sobre o acidente, poderia nos dar sua opinião sobre o comportamento dos pilotos americanos na condução da aeronave Legacy?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não poderia também tecer esses detalhes, porque, é como eu lhe disse, as informações inerentes ao comportamento dos pilotos pela primeira vez — e aqui vou fazer um registro — eu tomei conhecimento através dessa Comissão, apesar de o sindicato fazer parte da comissão de investigação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois eu ia lhe fazer este questionamento: apesar de o sindicato fazer parte da comissão de investigação...



A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Isso, isso. Deixo aqui um registro que o Sindicato Nacional dos Aeronautas faz parte da comissão. Num primeiro momento, foi-nos comunicado que em breve seria agendada a primeira reunião para a comissão de investigação. Tivemos uma reunião em meados de dezembro, e foi agendada uma nova reunião, que foi adiada, ou seja, nós nem tivemos ainda a segunda reunião da investigação do acidente. Isso tem nos preocupado sobremaneira, Deputado, porque a nós está assim bastante delicada essa situação. Então, a gente assiste, por exemplo, ao Comando da Aeronáutica chamando os familiares das vítimas, dando esclarecimentos de que nós nem tivemos conhecimento ainda oficialmente. A transcrição da fita, que foi lida por um Deputado, foi o senhor que leu, eu estava atentamente lhe ouvindo... Pela primeira vez eu tomei conhecimento da transcrição da fita. Não sou eu que participo, nós temos um indicado, piloto, agentes de segurança...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem é que participa da comissão?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - É o Comandante Célio Eugênio Abreu. Inclusive me parece que ele está até para poder fazer uma visita aos senhores. Ele participa da comissão, mas também só participou dessa reunião inicial.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - De 1 reunião apenas?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só a título de opinião, V.Sa. acredita que houve precipitação na liberação dos pilotos americanos para retornarem ao seu país, quando estes estão entre os maiores suspeitos de que possam ter sido os causadores do acidente?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Srs. Deputados, talvez o que eu vá me manifestar não agrade muito, mas, na defesa da questão da investigação independente, e dentro da cultura na aviação, os pilotos do Legacy jamais poderiam estar presos. Já pensamos no contrário? Um piloto brasileiro preso nos Estados Unidos. Isso não ocorre em lugar nenhum do mundo. Muitos países têm adaptado suas legislações, assim como o Brasil terá que adaptar a sua legislação, para a Constituição prever exatamente isso. Mas, efetivamente, dentro de um acidente aéreo, comportamento semelhante ao do Brasil, em todos os acidentes ou incidentes de que tenho conhecimento, que nos chegam, inclusive as



investigações... jamais aconteceu um tratamento semelhante ao tratamento que foi dado aos pilotos americanos. Nós até ficamos muito preocupados, porque a gente trabalha no sentido inverso, na comunidade de aviação, para que a gente possa apurar, investigar com perspicácia, porque o piloto... não criminalizar principalmente os pilotos. E, para começar, a investigação, se ela está acontecendo, são muito poucos que estão participando, ou então alijaram do decreto o sindicato, o que acho pouco provável, porque não vi nenhum documento diferente nesse sentido. Mas a investigação ainda está no começo, não chegou a apurar detalhes ainda de todos os equipamentos que havia a bordo, comportamentos etc. Então, ter prendido os pilotos foi bastante...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A senhora avalia que a investigação está no começo ainda?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Totalmente. A investigação do acidente da TAM, em 1997, em São Paulo, Congonhas, depois de muitos movimentos, também nesta Casa com a associação dos parentes de vítimas do acidente aéreo, veio terminar com aproximadamente 36 meses de investigação. Depois de muito gritar, depois de muito implorar. Essa é uma...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esta informação que V.Sa. traz aqui é surpreendente, a de que aconteceu apenas 1 reunião, até o momento, da comissão de investigação da qual...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Da qual nós participamos, sim. E fomos convocados a somente uma.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só 1 reunião. O.k. V.Sa. já falou aqui sobre o impacto da falência ou desconstituição das grandes empresas aéreas, como Transbrasil, VASP e VARIG, bem como o surgimento de novas, como a BRA e a OceanAir. Vou lhe fazer aqui um questionamento em relação ao mercado. Como V.Sa. avalia a situação do mercado do transporte aéreo no Brasil? Há concentração de mercado? Ou há espaço para o surgimento de novas companhias?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Sem sombra de dúvida, há espaço para novas companhias. A gente sempre defendeu essa questão, e o setor está crescendo, pelo menos nesses 3 últimos anos, quase 2 dígitos. Ano passado, o setor aéreo chegou próximo a 12% de crescimento. Obviamente, existe espaço,



desde que a economia, políticas de incentivo ao turismo etc. e tal venham a ser implementadas. Isso é lógico. Então, na nossa opinião, tem espaço, sim. Obviamente, o momento econômico e até comercial não permite mais aos administradores fazerem grandes investimentos sem antes analisarem exatamente qual é a fatia de mercado em que vão atuar, porque, senão, teremos outras empresas quebrando. Mas, de qualquer forma, o saldo para a questão trabalhista, apesar de todo o sofrimento nesses últimos 5 anos, tem sido, no último ano, bastante otimista. O saldo tem sido razoável no sentido de que, contando com o crescimento do setor, novos investimentos em novas empresas... Nós temos tido a oportunidade de acomodar uma boa parcela dos trabalhadores definitivamente no mercado de trabalho, principalmente aqueles oriundos da VARIG, ainda da VASP e ainda da própria Transbrasil que não foram aproveitados imediatamente exatamente, porque não se tinha um ambiente ambiente favorável para o mercado e para o setor. Hoje essa questão já está superada e a gente tem sido bastante eficaz em exigir novas contratações, principalmente aquelas inerentes ao grupo da VARIG.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. avalia que a ANAC em termos da formatação organizacional atende às necessidades da aviação civil?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Nós já estamos com 1 ano e 3 meses da inauguração da Agência. A Agência precisa de uma transição, sim, para que ela possa se adaptar inclusive às novas situações que estão impostas ao próprio País, ao mercado, às empresas, aos usuários. E ela foi, de certa forma, surpreendida com vários assuntos no seu início. Isso é um fato. A primeira direção da Agência... Ela foi criada em março; em junho tivemos o leilão da VARIG; e, em setembro, tivemos um acidente de proporções vultuosas. E, obviamente, todos esses assuntos, mais a crise do setor, não deram oportunidade para a própria Agência se manifestar. Mas sem sombra de dúvida a Agência precisa — não vou usar um termo aqui porque não gostaria que fosse levado de forma pejorativa —, mas precisa melhorar muito ainda. O DAC já tinha um problema crônico que era a falta de fiscalização, mais a falta de profissionais adequados para atender ao Departamento de Aviação Civil. Quando ele foi transformado em Agência, nós tivemos o primeiro concurso público para contratação da Agência. Os trabalhadores do DAC ainda continuam dentro da Agência, e mesmo assim a deficiência é monstruosa no que se refere a fiscalização.



E quero deixar aqui nosso registro, enquanto Sindicato Nacional dos Aeronautas, de que, tem nos preocupado sobremaneira, em virtude desse novo perfil do trabalhador na aviação, que as empresas estão de certa forma requerendo, que é o perfil da produtividade. Acaba que nós estamos sendo participados de uma série de situações que extrapolam a regulamentação profissional, todas elas encaminhadas à Agência Nacional de Aviação Civil. Confesso, Deputado, até hoje, de dezembro até hoje pedimos uma fiscalização em todas as empresas porque tínhamos denúncia de que todas as empresas estavam obrigando seus trabalhadores a voarem além daquilo que é permitido para recuperação. Tivemos denúncia inclusive de pessoas que se diziam da Agência e que chegavam ao aeroporto falando: “*A Agência autorizou a voar regulamentado*”. Só que essas pessoas não foram identificadas no momento. Claro, agora a gente não tem condições mais de apurar. Mas nós fizemos um pedido de fiscalização urgente à Agência, e até agora também não obtivemos resposta nenhuma sobre se as empresas... Escutei o Zuanazzi falar, talvez em outra comissão, que já multou as empresas em várias questões etc. Mas nenhuma chega ao nosso conhecimento com relação às denúncias — até para que as empresas fossem inibidas de provocar esses trabalhadores a voarem além daquilo que é permitido, porque isso coloca em risco a segurança de vôo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. julga a rotatividade de mão-de-obra no âmbito dos trabalhadores aeronautas como expressiva?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Nós não estamos tendo rotatividade neste momento. A rotatividade hoje está interessante no que se refere a pilotos, porque a gente tem 3 empresas: a VRG, a Gol, e a TAM. O salário, ele tem alguma diferenciação. Como as 3 estão contratando, hoje o piloto está podendo optar. Eu quero ir para a TAM, ou eu quero ir para a GOL porque lá o salário está melhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual o salário de um piloto, hoje?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, falando em termos assim muito superficiais, porque cada empresa tem um critério de pagamento, de instrução, de checador, etc. e tal, a média de um piloto que voa um 737-300 ou 500, dependendo do número de horas que ele voa mensalmente... E aí é que falo da questão do novo critério de produtividade, porque os salários fixos eles reduziram, e aumentou o



valor... Está aumentando o número de horas que esses trabalhadores estão voando. Chega em torno de 7 mil a 9 mil reais para um piloto de 737-300.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Sempre dentro da regulamentação profissional, em torno de umas 60 horas por mês. Pela regulamentação se pode voar até 80 horas, aproximadas, por mês; não se pode passar de 230 horas por trimestre.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Desculpe-me, Relator.

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como é feita a folga, como é que ela... Me desculpe se eu perdi. É que eu saí para ir ao toalete. Mas como é feita essa folga? Porque eu já conversei com alguns comissários. Existe uma carga horária e uma folga de 2 dias. A senhora poderia me dizer como é feita essa folga?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, o aeronauta é regido por escala de vôo que tem de ser publicada, a primeira do mês, com até 2 dias de antecedência do início do mês; as subseqüentes, com até 7 dias. Você pode voar até 6 dias da semana, 6 períodos; no sétimo, obrigatoriamente, é sua folga. Não necessariamente... Você tem 8 folgas mensais, mas não necessariamente sábado e domingo; pode ser sexta e sábado, domingo e segunda. São 8 folgas que você tem no mês. Você pode voar 2, 3 dias e ter uma folga; você pode voar 6 dias e ter uma folga.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Dependendo da escala?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Dependendo da escala.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, eu estou perguntado isso porque, algumas vezes, quando viajo a Belém, eu pergunto se a folga dessa pessoa será na minha cidade, ou em Macapá.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não existe.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O que não deixa de ser uma folga.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não existe. Folga fora da base contratual do trabalhador não é folga; é período em que ele está à disposição.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - De descanso?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Possivelmente ele estará de descanso. Se o vôo termina em Belém, ele vai descansar 12 horas e, depois, estará...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, isso aí não é a folga? A folga é quando ele está com a família?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Isso é repouso — repouso de jornada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah! Certo. É isso que eu queria entender.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - A folga é na base contratual. Se o tripulante é Base-Rio, a folga é no Rio; se é Base-São Paulo, a folga é em São Paulo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É isso que é considerado folga. Obrigado. Desculpe-me, Sr. Relator.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Isso é no período de 24 horas após uma jornada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há risco de falta de pilotos e membros da tripulação em razão da migração dos mesmos para países da África e Ásia, como tem sido noticiado?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Nós temos avaliado dessa forma: em mantendo-se efetivamente o crescimento do setor, nós já estamos trabalhando com a possibilidade de, no início do ano que vem, termos já falta de profissionais, principalmente pilotos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então há essa possibilidade?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não tanto pela migração para a Ásia ou coisa semelhante, mas exatamente por conta do crescimento do Brasil. Eu, ontem, tomei conhecimento do planejamento da empresa Gol. Até o final deste ano, em termos de aeronautas, ela está admitindo em torno de 1.400 aeronautas, neste ano. E a Gol, também em torno de aeronautas, estará admitindo 800 aeronautas. O que aponta que no início do ano que vem nós teremos falta de pilotos, sim...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ok.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - ...com a experiência que efetivamente se requer para vôos internacionais, o que está sendo praticado hoje.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ok. Vou fazer aqui os últimos questionamentos. Tinha outras perguntas, mas quero permitir aqui que os Srs. e as Sras. Deputadas possam também questionar. Qual a opinião de V.Sa. em relação à prática de *overbooking* por parte das empresas?



A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Olha, a prática de *overbooking* é discutida no mundo todo, Deputado; não é só aqui no Brasil. É uma situação... Todos os países buscam uma solução para essa questão. O Brasil tentou. No início de 2000 foi feito um acordo com o Ministério Público e com a Defesa do Consumidor para ir buscar alguma coisa que viesse atender às partes, mas ainda é um assunto que vai ter que ter uma discussão muito abrangente, para nós encontrarmos a solução ideal para essa questão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Um último questionamento é: na opinião de V.Sa. em relação ao movimento dos controladores de vôo, que paralisou as atividades da aviação no Brasil, a senhora é favorável ou é contrária? Qual a sua opinião sobre...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, Deputado, nós precisamos entender muito bem o que é a questão dos controladores de vôo. Talvez alguns dos Deputados que aqui estão presentes — e eu estou vendo aqui o Deputado Ivan, talvez a Deputada... não me lembro. Mas no início da década de 90 — quem se recorda da Graziella mais nova — nós estávamos aqui, não é, Deputado Ivan, talvez nessa época, 90, 96. Eu já vim um pouquinho antes discutir com esta Casa, com a Comissão de Defesa, discutir os problemas inerentes aos controladores de vôo, sejam eles civis ou os militares. Acho que esse cenário que nós enfrentamos recentemente é um cenário que tem que ser avaliado com muito cuidado, muito cuidado. Eu confesso ao senhor que eu fiquei decepcionada porque entendi que, na negociação que estava sendo conduzida pelo Ministro do Planejamento, nós íamos superar a crise naquele momento. Eu depusitei todo o meu otimismo naquela situação, eu investi para que aquilo desse certo efetivamente, porque era a única maneira definitiva para que a gente tivesse superado aquele problema. Hoje, no meu entendimento, há falta de interlocução total com os representantes dos controladores. Não há sensibilidade no que se refere às demandas que estão sendo colocadas por esses controladores; temos deficiências no sistema que precisam ser superadas. Ou seja, há uma gama de problemas que, se nós não tivermos a capacidade de eleger pessoas que tenham sensibilidade para discutir A, B ou C dos problemas, nós vamos ter uma situação muito mais crítica, até porque eu acredito que, apesar de serem militares, a qualquer momento até eles podem sair dessa



profissão. Porque talvez tenha a vaga para controladores civis, se eles saírem do meio militar, não é?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, eu por aqui vou encerrando os meus questionamentos. Mas eu queria, antes de mais nada, pedir à Sra. Graziella Baggio que pudesse nos enviar por escrito sugestões que poderiam ser adotadas para evitar a crise e para amenizar os efeitos da mesma sobre os usuários. Se V.Sa. pudesse nos enviar por escrito estas sugestões, nós ficaríamos muito agradecidos.

Quero agradecer a presença de V.Sa. nesta CPI, o que confirmou a certeza que expressei no início de que seu depoimento seria de grande importância para os trabalhos desta Comissão. Muito obrigado.

Era isso, Sr. Presidente, que este Relator teria para questionar.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao autor do primeiro requerimento aprovado, Deputado Eduardo Cunha, que se encontra ausente.

Passamos, então, à lista. O primeiro inscrito é o Deputado Gustavo Fruet, por 10 minutos, começando às 15h07min e terminando às 15h17min.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Obrigado, Sr. Presidente. Presidente Graziella, seja bem-vinda, até porque soube hoje que somos inclusive conterrâneos. Mas eu faço 2 perguntas iniciais só para constar, com relação ao sindicato. A primeira, uma informação do próprio *site* do sindicato, referente à suspensão das eleições através de uma notificação da Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. E a segunda, antes de entrar na pergunta do grupo de trabalho, é se as propostas apresentadas pelo sindicato foram discutidas com o conjunto dos sindicalizados, ou foi uma proposta da direção em razão dos vários grupos que o sindicato vem participando nesse período.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Só não entendi a segunda pergunta sua. É sobre propostas...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - As propostas... Isso, do sindicato com relação ao grupo de trabalho criado pelo Governo, se essa proposta é da direção ou essa proposta foi debatida com o sindicato.



A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - O.k. Com relação à primeira pergunta que o senhor me fez, realmente a juíza da 7ª Vara suspendeu o processo eleitoral, o sindicato está tomando as iniciativas jurídicas pertinentes, e obviamente a nossa expectativa é que isso retorne à normalidade tão logo a juíza despache as considerações que estão sendo feitas. Com relação à segunda pergunta, à questão do GTI, o que foi construído foi construído dentro desse GTI já formado. O sindicato participou ativamente das discussões que estavam sendo feitas dentro do Ministério da Defesa. Obviamente, depois nós fizemos reuniões com os grupos, até para que a gente pudesse, de certa forma, encaminhar aquilo que foi proposta do GTI, para saber sobre as aceitações. Fizemos reuniões no grupo da TAM especificamente, com a participação de alguns pilotos da Gol, que depois originou inclusive uma participação nossa no fórum que foi efetuado no início de maio, aonde o sindicato, juntamente com a IFALPA, tomou algumas iniciativas de encaminhamentos.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Pelo tempo, eu vou me ater à questão da venda da VARIG e ao CONAC, e até, Presidente, registrando a conduta muito profissional dos aeronautas, que durante todo esse episódio não se tem notícia de que tem havido alguma atitude que aumentasse ou sinalizasse mais problemas no setor. Então, para registrar também essa postura adotada pelos profissionais no período.

A senhora participou de reuniões com representantes do Governo para discutir a crise das empresas aéreas, solução de dívidas entre o segmento aéreo e o Governo. Eu pergunto especialmente em relação às ações referentes às perdas tarifárias das empresas aéreas, inclusive à discussão judicial no STJ, particularmente em relação a VARIG, TAM e VASP. Pergunto se confirma e pergunto para a senhora quem são seus interlocutores no Governo.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, Deputado, eu poderia lhe dizer que num primeiro momento nós tivemos assim... por conta da crise da Transbrasil e VASP, nós tivemos enquanto interlocutor um Ministro que era da Defesa, o Ministro... não sei se eu vou... estou sendo correta, mas Geraldo Quintão. Então, nós sempre que íamos discutir a questão do setor, antes da mudança de Governo, foi com o Ministro Geraldo Quintão. Em seguida, nós tivemos a posse do Ministro Viegas, e obviamente, enquanto representantes dos aeronautas, levamos a ele as



nossas questões referentes a VARIG, Transbrasil e VASP. E de lá, obviamente, acompanhamos todos os encaminhamentos, que foi: convocação do CONAC, que o sindicato não é parte do CONAC. O CONAC é Conselho Nacional de Aviação Civil, formado por 7 Ministros; o sindicato não faz parte. Mas nós, de certa forma, acompanhamos a evolução desse CONAC, que se reuniu, e nós buscamos oferecer a eles informações recentes, porque a aviação estava sendo discutida nesta Casa através da criação do projeto enviado pelo Fernando Henrique Cardoso da criação da Agência Nacional de Aviação Civil, da qual nós participamos ativamente dessa discussão, fomos atualizar os participantes do CONAC, que originaram aquelas 18 resoluções, que no nosso entendimento trouxe um resultado bastante satisfatório para o setor.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - E atualmente, quem são os interlocutores do Governo?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Continua sendo o Ministro da Defesa, sempre objetivando a questão das empresas e da situação hoje colocada. Pode ser também o Ministro da Previdência, porque nós temos atuado sobremaneira junto ao Ministro com relação do Fundo de Pensão Aerus, da VARIG, e Aerus, da VASP, da qual já desde de 2001 o Sindicato Nacional dos Aeronautas persegue uma solução definitiva para esses fundos. E, portanto, a nossa interlocução se dá através dos Ministérios, através dessas pessoas.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Com relação à VARIG, a senhora acompanhou, teve conhecimento das negociações de compra da VARIG pela TAP? Aqui falo, lembrando, como integrante do então Conselho de Ética da Câmara, de uma denúncia apresentada, na época, pelo Deputado Roberto Jefferson, de que pessoas ligadas ao Governo teriam ido a Portugal para tratar das negociações da compra da VARIG pela TAP. Então, pergunto se a senhora acompanhou ou se tem conhecimento disso.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Em absoluto. Primeiro que quem comprou a VARIG não foi a TAP. A TAP... nem a TAP comprou a VEM. Foi uma participação mínima da TAP. Isso nós tomamos conhecimento na Assembléia Geral de Credores, ocorrida em dezembro... novembro de 2005.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Com relação à possível proposta de uma empresa chilena, a Lan Chile, para a compra da VARIG, a senhora teve ou tem conhecimento?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não, não tenho.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Também não.

Com relação à aquisição da VARIG pela Gol, sob a ótica dos funcionários, particularmente dos aeronautas, isso foi uma solução? Isso, de alguma maneira, pode ser positivo para os funcionários?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, eu poderia dizer para o senhor que, no início deste ano, eu fui chamada pelo... tive uma conversa com os investidores que venceram o leilão da VARIG, onde eles apontavam uma grande dificuldade pela manutenção da empresa. Por quê? Diferentemente do que se era esperado, a Agência Nacional de Aviação Civil levou 6 meses, praticamente, para liberar o CHETA, o certificado de habilitação da empresa nova. Isso obviamente fez com que — segundo eles, para nós — eles perdessem o interesse de alguns investidores que estavam no negócio. E nos comunicaram, no início de janeiro, que a situação estava ficando extremamente delicada, operacionalmente e financeiramente à VARIG. Isso apontava para um caminho muito ruim. Passaram-se uns 3 meses, eu tomei conhecimento, pela imprensa, às 7h da manhã, que a Gol tinha adquirido a VARIG. Eu também fui muito surpreendida, porque nesse período eu escutei interesse da Lan Chile, escutei interesse da TAM, escutei interesse da Gol, mas nada que nós estivéssemos participando, em absoluto. Nós nunca participamos de nenhuma negociação dessa natureza. E, obviamente, neste momento, tendo novo investidor, se ele for sério e definitivo, eu acho que dá para analisar que foi bom essa situação ter ocorrido. Caso contrário, nós estaríamos com a empresa hoje talvez fechada.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Presidente, talvez não deva dar tempo, mas vou deixar 3 questões. Uma, particularmente, é chamar a atenção do Relator de um tema que esta CPI pode contribuir, com relação à situação do Aeros, à situação dos aposentados e à forma como está se dando essa negociação junto à Secretaria de Previdência Complementar e ao Ministério da Previdência. Até se for possível, na seqüência, ao final, me reinscrevo para a posição da Presidente.



Com relação à resolução do CONAC, também chamo a atenção que chegaram as resoluções do CONAC, documento oficial para a Comissão. Uma das resoluções, só para citar um exemplo, estabelecia a ampliação das atividades do Programa de Formação de Recursos Humanos.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Isso.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Segundo essa informação, foi elaborada minuta de termo de referência de capacitação e formação de recursos humanos. Mas olhem o que foi realizado: o Seminário Nacional de Formação e Capacitação de Recursos Humanos da Aviação Civil, nos dias 9 e 10 de dezembro de 2004. Após a realização desse seminário, foram feitas gravações das fitas e publicados os Anais do seminário, disponibilizados também no sítio do Ministério da Defesa na Internet. Então, vale a pena também nós termos o cuidado para saber se essas resoluções foram efetivamente realizadas e se esse tipo de resultado cumpre o objetivo da definição do CONAC. Porque, ao que consta, com relação aos recursos humanos, foi realizado só 1 seminário, de 2 dias.

E por fim, a sua opinião sobre o aumento ou não de capital para investimento estrangeiro nas empresas aéreas nacionais ou até o limite de 49%, mantendo-se o controle por brasileiros, ou a possibilidade de outro tipo de composição.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, vou começar pela última, se o senhor me permitir. Nós também não estamos a favor do aumento de capital. Achamos que neste momento o Brasil precisa investir muito ainda em infra-estrutura, para a gente evitar isto aqui, antes de crescer assustadoramente e o Governo depois ter que efetivamente honrar todos esses custos de atrasos das empresas internacionais. Então falta ainda muito investimento na infra-estrutura para poder depois discutir, possivelmente, a participação de aumento de capital. Com relação às resoluções, eu tenho a lhe ressaltar que não é só essa resolução que não foi contemplada ou discutida. Existem várias outras resoluções — são 18. Essa foi uma que nós perseguimos ativamente, porque ela inclusive proporcionaria a formação de profissionais, não só controladores, mas pilotos, que é um problema que vamos enfrentar, talvez logo no ano que vem, da falta de pilotos e da falta de habilitação de pessoas com condições de trabalhar no setor, mas sem condições financeiras para isso. E, por último, se o Presidente me permitir, eu achei muito pertinente a sua



colocação sobre a questão do fundo de pensão e quero lhe informar que, assim como talvez todos os Deputados aqui presentes, nós também estamos bastante ansiosos, preocupados. Mas, de certa forma, recentemente, mais tranqüilizados com a possibilidade, de fato, de darmos encaminhamento a uma solução definitiva do fundo de pensão Aéros.

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

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Nós já conversamos com o Ministro da Previdência, com a AGU e com vários outros Ministro da Defesa, inclusive sobre a necessidade de buscarmos a solução definitiva. E eu estou bastante otimista que isso ocorra com a maior brevidade, porque envolve mais de 20 mil trabalhadores, sejam eles aposentados ou da ativa, que já estão com seus benefícios reduzidos há mais de um ano, e obviamente esse sacrifício já está muito longo. Além do que temos uma decisão judicial, que ainda não foi cumprida pelo Governo, que poderia de certa forma minimizar esse sofrimento desses trabalhadores. Mas, independentemente dessas questões, eu acho que, com o auxílio desta Casa, dos Srs. Deputados, nós teríamos uma possibilidade de acelerar definitivamente a questão da solução definitiva para o fundo de pensão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Dr. Ubiali, começando às 15h21min e terminando às 15h31min.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sra. Graziella Baggio, Presidente do Sindicato dos Aeronautas.

A senhora disse que seria muito interessante para o sistema, para a segurança do controle aéreo, que fosse feita uma auditoria independente no sistema de controle aéreo, para se verificar a eficiência e eficácia dos equipamentos, para a capacidade instalada, etc.

Quem faria essa auditoria independente, quem é habilitado para isso, quem daria essa segurança?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, a nossa sugestão nesse sentido foi que o Brasil buscasse auxílio na ICAO ou na OACI, que é a mesma coisa, a possibilidade de ser feita essa auditoria. Existe possibilidade, sim, não só através da ICAO como também através de profissionais a nível internacional que poderiam — e



alguns profissionais brasileiros, inclusive, que nós temos à disposição para contribuir nessa auditoria.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - A senhora disse que faltam melhores práticas de segurança de vôo. Quando a senhora disse isso, a senhora só estava se referindo ao fato de que está sendo distribuído à imprensa, dado publicidade a vários documentos que não deveriam ser, ou a outras práticas de segurança de vôo que não são melhores no nosso País?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, eu diria para o senhor que a prática é cumprir... prática de boa segurança é cumprir regulamentação profissional, legislações pertinentes, sejam elas da ANAC, legislações trabalhistas, convenções coletivas e tudo o que é inerente ao bom comportamento. E isso obviamente traria a segurança de vôo. Mas, no caso específico, a gente estava se referindo a essa situação que hoje está sendo colocada a público, esses relatórios de perigo. Isso nos preocupa sobremaneira, porque com certeza nós vamos ter o aeronauta ou o controlador que fez aquele relatório de perigo demitido. Nós estamos assistindo situações em algumas empresas, o que já foi objeto de denúncia nossa dentro do CENIPA, que por conta de relatórios de perigos que os trabalhadores fazem e encaminham a esse Centro, que é um centro para prevenção, ao a empresa tomar conhecimento — porque dentro da empresa quem toma conhecimento desse relatório é um cidadão, normalmente um piloto, um aeronauta que é CIPAER, que é um agente de segurança de vôo, e ele é obrigado a encaminhar uma solução junto ao Presidente da empresa. Nós temos assistido empresas que ao se depararem com relatórios de perigo encaminhados pelos aeronautas, principalmente, as empresas têm demitido.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - A senhora acha que...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa é uma afirmação... Me permita, Dr. Ubiali, essa é uma afirmação grave.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Gravíssima.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porque ela trata de apresentação de relatórios de perigo...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Confidenciais.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Confidenciais e que são coibidos com o ato da demissão do aeronauta que apresenta o relatório de perigo. A senhora tem exemplos concretos disso, situações concretas disso?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Eu diria que a lei, ela tem assim um aspecto bem amplo. Então, para qualquer trabalhador normal a carta que é comunicada é que nós não precisamos mais dos seus préstimos. E jamais, em tempo algum, nenhuma empresa iria admitir que estaria demitindo em função de um relatório de perigo, mas nós temos indícios, muito grandes inclusive, que originou o próprio CENIPA mandar uma orientação a todas as empresas no que se refere a comportamentos contrários ao bom desempenho e ao bom encaminhamento da segurança de vôo, para que protegessem esses relatórios. Nós temos indícios, chegamos a ter até uma fita gravada, mas ela não é prova. Mas temos indícios, sim, de que empresas estão demitindo em função de relatório de perigo.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - A senhora acha que os relatórios de perigo têm sido montados eventualmente para se proteger de responsabilidade civil ou de proteção, ou são realmente relatórios de perigo importantes?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não. São importantes, sim. Deputado, pode não significar muito para o senhor, mas recentemente, por exemplo, nós tivemos um relatório de perigo de uma aeronauta, onde ela informa à empresa que a empresa não havia embarcado a alimentação do tripulante. O senhor vai dizer: *"Bom, mas ele vai parar daqui a uma hora, daqui a duas e vai comer"*. Só que na programação desse tripulante, ele havia se apresentado às 9h da manhã, já eram 3h da tarde, quando a regulamentação prevê que a alimentação tem que entrar, principalmente na hora do almoço, após 4 horas de trabalho. Então, já eram 4h da tarde, e essa alimentação não estava a bordo. Eu lhe pergunto: tripulante sem nada para comer dentro do avião é bom para manter a segurança de vôo? Nós com fome... é um problema. Eu principalmente, não sei os senhores, mas se eu estiver com fome... A gente precisa se alimentar, o ser humano precisa. E ele está desempenhando a sua função, além do que está previsto na regulamentação. Então, esse é um tipo de relatório de perigo que obviamente foi encaminhado para que a empresa tomasse as providências. E eu tenho certeza de que por mais que ele não seja um relatório de



perigo denunciando uma quase colisão, mas ele tem tanta quanta importância, esse relatório da alimentação.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - A senhora disse que nos últimos meses houve aumento das denúncias. A que a senhora atribui isso: à facilidade do 0800 ou porque aumentaram os problemas?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - A ambos. Primeiro, porque nós somos talvez a única instituição que disponibiliza esse 0800, seja ele para o usuário, seja ele para o trabalhador. E, obviamente, o senhor há de convir que nós estamos enfrentando esse problema com mais concentração a partir de novembro, dezembro. E a partir dessa data, nossas denúncias aumentaram sensivelmente.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Está bom. Era isso, Sr. Relator. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Ivan Valente: começando às 15h28min e terminando às 15h38min.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, Sr. Relator, Gabriella Baggio, Presidente do Sindicato dos Aeronautas, eu queria começar exatamente pela colocação final que nós agora percebemos. Desde o começo da sua exposição, você colocou que está havendo uma criminalização na ação de agentes do processo de vôo e segurança de vôo.

Nós já tivemos aqui denúncias de pressão do Comando da Aeronáutica sobre controladores de vôo. São muitas. Agora, vocês estão fazendo uma denúncia que é muito importante. Então, se um piloto, que é responsável pelo vôo, tem autonomia, vai fazer um relatório de quase acidente, relatório de perigo, um incidente, e ele começa a ser inibido, eu estou entendendo que há uma crise aí, que é a seguinte: o piloto é obrigado a fazer isso, por responsabilidade e pela lei. Se ele não faz, ele é irresponsável; então, se ele faz, ele é demitido? É isso? Quer dizer...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Essa é a nossa preocupação.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, nós estamos vivendo essa situação. Mas por que as empresas aéreas estariam adotando este comportamento?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Acho que nós deveríamos fazer essa pergunta às empresas, Deputado.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Na sua concepção.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - É.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Porque eu queria...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Com certeza eles vão negar.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É porque eu acho que isso torna a situação...

Também ouvi na sua intervenção que o DECEA é uma caixa-preta. Você podia explicar, em pouco tempo, sucintamente, o que é isso exatamente?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Eu tentei, no meu início, dizer exatamente o que a gente entendia do DAC, antes da Agência. Que a gente tinha até o jargão de dizer que a aviação era uma caixa-preta, etc. e tal. A Agência hoje, ela é um pouco mais transparente. Ela deve satisfação à sociedade sobre, inclusive, a sua administração. Você entra lá no *site* e você lê. Tem relatório do TCU, tem todos os encaminhamentos. Eu não vejo nada da forma que o dinheiro é investido no DECEA. Essa semana eu conversava com um piloto que obteve uma informação: que o DECEA, até hoje, até os dias de hoje, gastou somente 5% das verbas que ele tinha disponíveis. Ora, se nós estamos numa crise desse tamanho, precisando atualizar os equipamentos... Isso é um fato. Sábado saiu publicado que a Força Aérea assumiu a responsabilidade de deficiência no *software*. Nos jornais do Rio de Janeiro, foram essas as informações que estavam disponíveis: que houve dificuldade... problemas no *software*, e que a Força Aérea assumiu. E eu fiquei bastante contemplada. Definitivamente eles estão entendendo que houve problema no *software*, que foram exatamente os atrasos que ocorreram no dia de sexta-feira. Coisa que até então era inadmissível. Não sei... Por aquilo que tenho acompanhado da imprensa, em nenhum momento o DECEA assumiu problema nos equipamentos. Nos jornais — claro, é jornal, é imprensa, eu quero registrar o que eu li na imprensa. Eu não escutei ninguém, nenhum brigadeiro falar, mas lá o jornal está dizendo: *Fulano de Tal, da FAB, assumiu.*

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Perfeito. Eu queria arriscar — eu sei que para o Sindicato é difícil falar isso —, mas eu queria arriscar a seguinte situação. Nós estamos vivendo no Brasil o seguinte: se você disser que o sistema é inseguro, há imensas conseqüências, não só para a questão da segurança da



população, ou pânico, etc., mas também com correspondência internacional na desclassificação do País para voar internacionalmente. E talvez aí se encontrem algumas pistas para explicar inclusive a repressão aos pilotos.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - E aos controladores.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E aos controladores, principalmente, também. Então, nós estamos vivendo a seguinte situação aqui, no Brasil, e a CPI está tendo que abrir esta caixa-preta: se falar tudo — nós não queremos dizer que o sistema brasileiro é inseguro, mas há uma estatística. Nós até agora não recebemos relatórios aqui de quase perigo, de perigo, de quase acidentes, etc. Não chegou. Não sei se chegou ontem; chegou agora. Faz um mês e meio que está para chegar. Então, está se estendendo. Ontem nós ouvimos novas denúncias em São Paulo. Então, o que eu quero é o seguinte, Sr. Presidente, Sr. Relator: que a gente tire uma posição aqui, uma posição média, porque rigorosamente nós temos que enfrentar as causas do problema. E aí eu acho o seguinte: não adianta camuflar a verdade também. Há problemas de equipamentos? Isso leva a uma total insegurança? Não, mas há problemas graves. Acho que nós temos que chegar a essa conclusão. Com equipamentos, com a formação, com o problema da conduta das empresas, entende? Eu acho que tem um problema de conduta das empresas, do monopólio das empresas, em que ninguém toca. E eu acho que nós temos que chegar a essa conclusão. É obvio que rebaixamento também tem implicação para o Sindicato dos Aeronautas, que voam internacionalmente: são menos empregos e etc.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Será um desastre para os trabalhadores e para o Brasil.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Um desastre completo. Nem nos interessa politicamente, mas também nos interessa garantir que haja segurança, que haja transparência, e que nós consigamos nesta CPI chegar ao ponto fulcral. Por exemplo, um deles é o problema da militarização do setor aéreo. V.Sa. já se colocou a favor da desmilitarização. Agora, eu queria que V.Sa. desse outro depoimento.

Há 20 anos, você tinha um espectro de empresas aéreas no Brasil. Uma grande parte desapareceu do mapa. A VARIG não, mas ela desapareceu na prática, foi comprada pela Gol. Agora, eu quero saber o seguinte...



E mais uma questão: V.Sa. colocou que tem uma concepção de produtividade. Hoje de manhã, a Presidente do Sindicato dos Aeroviários colocou que há também uma concepção de produtividade e de terceirizações. Eu queria saber o seguinte: há 20 anos, se você fosse fazer um balanço, as condições de salário, de trabalho quais eram? E qual era exatamente essa concepção? E em que essa concepção de produtividade, por exemplo, escalas de trabalho, cansaço de profissionais, etc. está interferindo — aqui no caso, para nós é importante em particular isso — na segurança de vôo?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, sem sombra de dúvida, a situação hoje das empresas, a nível de competitividade, elas mudaram sensivelmente. Então, se a gente observar aí 5 anos atrás, na VARIG, quem decolava para um vôo em Frankfurt, chegava em Frankfurt, ficava lá 2 dias, 2 dias e meio e retornava. Tripulante. Chegava lá às 11h, meio-dia, 1h da tarde e só retornava 2, 3 dias depois, à noite, chegava aqui no quarto, quinto dia. Hoje, não! A assiduidade do vôo aumentou, os trabalhadores estão voando ainda dentro da regulamentação, mas, obviamente, muito próximo ao seu limite. Você pode voar até 80 horas por mês. Você faz... Dá para fazer 3 vôos internacionais no mês, 2 vôos e meio, aproximadamente...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E o máximo por dia quanto é?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Depende da tripulação, mas são 10 horas e 30 se for tripulação simples.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, só fazendo uma denúncia: eu fui a Caracas outro dia, e o mesmo avião que saiu de São Paulo desceu em Caracas. Ou seja, a tripulação chega aqui em Guarulhos uma ou duas horas antes. Ela voou 6 horas, o vôo desceu. Então, o pessoal que embarcou em Caracas voltou a São Paulo, são mais 6 horas de vôo.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Com certeza era tripulação composta ou de revezamento, que aumenta o número de horas que cada tripulante pode voar.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas não era, porque era a mesma tripulação, que falou que estava fazendo ida e volta.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não, não, é a mesma tripulação, mas só que a formação da tripulação é diferente. Você pode ter tripulação simples, tripulação



composta e tripulação de revezamento. A simples são 10 horas e 30, a composta são 14 horas, e a de revezamento, se não me engano, 18 horas. É o número de...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esse é o número de...?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Número de tripulantes dentro da aeronave. A simples é um número de comissários para cada porta a nível de piso no avião. Então, se for um 737, são 4 comissários, mínimo, 1 comandante e 1 co-piloto. Essa é a simples, pode voar 10 horas e 30. Voar, voar; não significa de trabalho, porque tem 1 hora antes em que eles se apresentam, tem o tempo das escalas. É voar. Na composta você tem de ter mais um terceiro homem na cabine, normalmente, mais 1 co-piloto e 25% da tripulação. E na de revezamento, 2 comandantes, 2 co-pilotos, mais 50% do número de comissários da tripulação original, que seria uma simples, daquele equipamento.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Só para finalizar, Graziella, aqui. Você ainda não respondeu. Era bom você falar sobre esses novos critérios, sobre qual é a concepção de produtividade numa atividade que virou monopolista. E como é que você vê a relação dessas empresas com a Agência, a ANAC, e as condições reais de trabalho, inclusive de salário também nesse período. Então, gostaria que você falasse um pouco sobre isso.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Pois é, Deputado. Então, eu diria para o senhor o seguinte: quando eu entrei na aviação, com o salário que eu ganhava na VASP, eu comprava um Fusca, um carro popular por mês. Em 1977 eu comprava um carro popular por mês.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Qual era a sua função, lá?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Comissária. Comissária de voo. Comprava um carro popular. Hoje o aeronauta que entra na Gol, na TAM, na BRA, na OceanAir tem, no máximo, 1.200 reais de salário fixo garantido por mês. Ou seja, fica muito aquém do valor do carro popular, que hoje está em torno do quê? Dezoito, dezenove mil reais. Quando o senhor fala de produtividade e esse novo perfil que as empresas estão impondo, é exatamente fazer com que o aeronauta não ganhe além do que esse salário que está estabelecido ou pelo mercado, que é a questão dos pilotos, ou por convenção coletiva, que está estabelecido um piso salarial. E, lamentavelmente, as que praticavam um salário maior deixaram de existir, que eram a VASP, a



Transbrasil e a VARIG. Aí surgiram a regional, que virou uma grande empresa, e a *low-fare/low-cost*, que também virou uma grande empresa, e a VRG nova, precisando ter um perfil diferente de formatação de salário daquilo que a VARIG tinha no passado. Então, a VARIG tinha lá um salário que garantia ao tripulante, principalmente ao piloto, voando ou não voando, o pagamento de 70 horas por mês, se ele voasse ou não voasse. Já não era o caso da VASP. Na VASP, o que você voava você ganhava. Hoje as empresas pagam um valor de aproximadamente mil... Hoje um fixo de um comissário está em 1.370 reais. Isso praticado na Gol, na VARIG e, muito próximo, na TAM.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Isso é o fixo. E ele pode atingir quanto?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - O fixo. Depois ele acrescenta — e aí a questão da produtividade — o número e a qualidade das horas que ele voa. Então, se ele voar 40 horas extras...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Em média, em média.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Em média, quem ganha 1.370 está tirando um salário bruto de 1.900, 2.000 reais, um comissário.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos à próxima inscrita, a nobre Deputada Luciana Genro: começando às 15h42min e terminando às 15h52min.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sra. Graziella, primeiro, gostaria de saber se o Sindicato tem algum conhecimento de denúncias de irregularidades em contratos realizados pela INFRAERO. Vocês já receberam alguma denúncia, alguma notícia a respeito disso?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não, em absoluto.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O grupo de trabalho a que a senhora se referiu, que foi composto pelo Sindicato das empresas também, pelo Comando da Aeronáutica e por vários outros segmentos que compõem essa área, fez uma série de recomendações, entre elas a própria desmilitarização do setor, que teve inclusive a oportunidade de ler, e a Aeronáutica foi o único segmento ali que fez uma ressalva. Então a Aeronáutica, o Comando participou do grupo, chancelou as decisões e fez uma ressalva na questão da desmilitarização.



Recentemente tivemos uma manifestação do Comandante Juniti Saito dizendo que a desmilitarização estaria descartada, porque o Presidente Lula teria passado a ele a incumbência de decidir a respeito dessa questão, e que ele então assumia essa responsabilidade, dizendo que o debate sobre a desmilitarização do setor estava encerrado.

Gostaria de perguntar se vocês, como Sindicato participante desse grupo de trabalho que, afinal de contas, demandou o esforço de cada um dos participantes em reuniões, debates, discussões, até se chegar à conclusão da desmilitarização, que só teve a ressalva da Aeronáutica — todas as outras entidades cancelaram essa proposta —, se o Sindicato recebeu algum comunicado do Governo, alguma explicação a respeito de por que esse trabalho do GTI teria sido simplesmente descartado e entregue ao Comando da Aeronáutica essa decisão.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não, eu inclusive cito no meu discurso que o que a gente solicita é o empenho para dar continuidade àquilo que foi discutido nesse GTI. Para mim foi uma grande decepção o assunto não ter evoluído. E nós não tivemos também a resposta por que não evoluiu. Da mesma forma que escutei o Brigadeiro Saito dizer que ele dizia que não, na posse dele ele foi extremamente favorável, ele deu uma declaração favorável à desmilitarização na posse, o Ministro Saito. Para mim essa coisa ainda está muito nebulosa. Com certeza o Presidente pediu para que ele cuidasse do assunto e agora eu assisti ao próprio Brigadeiro J. Carlos dizendo que era contra a desmilitarização, quer dizer, para mim, até então a INFRAERO estava nesse grupo e ela não havia, em momento algum, se manifestado daquela forma. Então, para mim a surpresa talvez seja maior ainda porque nós acreditávamos que esse grupo teria continuidade. E é isso que a gente entende ser mais próximo do nosso objetivo: responder à sociedade aonde estão os gargalos do setor. E nós vamos ter que responder. Mas para isso é necessário auditoria, para isso é necessário tomar alguns passos que sequer estão sendo levados em consideração.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Quantas reuniões do grupo foram realizadas?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Foram realizadas acho que umas 6 ou 7 reuniões, foi um mês de trabalho, assim precisamente não saberia te dizer, mas



tiveram semanas em que foram 2 ou 3 seguidas, outra semana só uma, acho que no total umas 7 ou 8 reuniões.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Vejo que houve um trabalho muito sério do grupo.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Intenso

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Intenso, que apresentou propostas concretas e que foi simplesmente ignorado. Que no momento em que o comando da Aeronáutica simplesmente declara que o debate sobre a desmilitarização está descartado, ele passa por cima desse trabalho. A Aeronáutica tem todo o direito de fazer as suas ressalvas, como efetivamente fez no documento, mas foi, digamos, um voto vencido num trabalho em que o Ministro Waldir Pires foi o condutor. Então, o próprio Ministro acaba sendo também desrespeitado no momento em que o grupo que ele criou é desclassificado dessa maneira pelo Comando da Aeronáutica.

A senhora falou também da necessidade de uma auditoria. Eu concordo, acho que uma auditoria é a melhor maneira de se dirimir essas 2 versões que pairam. A dos controladores, demonstrando que existem problemas no sistema, e a da Aeronáutica, tentando mostrar que está tudo bem.

Qual é a sua opinião e a opinião que a senhora recebe dos aeronautas em relação a essa celeuma? Existe uma visão por parte dos aeronautas de que há problemas no sistema? Eles sofrem as conseqüências desses problemas? Por exemplo, do *software*, das pistas duplas — muitas vezes o controlador visualiza um avião que não existe na realidade, é uma imagem falsa criada na tela —, alarmes de colisão falsos, na verdade não há nenhuma colisão por ocorrer. A senhora tem relatos de ocorrências desse tipo por parte dos aeronautas?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - A gente participa, sim, de alguns relatos dessa natureza, sim. Os pilotos têm reportado e a gente orientado que eles façam relatório para o CENIPA, para que o CENIPA tome as providências, ou até mesmo ao SIPAER da sua empresa, que seria a pessoa adequada para receber isso, e até para a empresa, de certa forma, se manifestar. E aí é que vem, acho, a grande pergunta que não quer calar. Porque a gente tem muita proximidade com os controladores — mais recentemente com os militares, em função dessa situação —, mas a gente convive com essa demanda dos controladores há 2 décadas. Eu não



sou uma pessoa técnica, mas, por exemplo, eles me explicando... Esse tal de CGNA... É um grupo que é criado em crises, ele que emana as orientações para os controladores, ele que diz: “Ó, o espaçamento é de 40 minutos; o espaçamento é de 1 hora...”, e o controlador é obrigado a fazer isso. Ele entra em conflito com o próprio piloto, que diz: “Mas por que isso? Não precisa. Basta você me botar mais para cá. Basta você me botar mais para lá. Olha, eu estou com problema de combustível”. Nós temos assistido a coisas assim extremamente preocupantes, o que originou, inclusive, uma reunião que o Sindicato organizou chamando a categoria, os controladores para uma conversa entre eles, porque os controladores sempre foram profissionais que desfrutaram de enorme confiança dos pilotos. E hoje eles estavam precisando ser atualizados. E o que essa reunião tentou fazer foi isto: tentar buscar efetivamente de quem é que estavam emanando essas ordens, que são perguntas que eu gostaria de ver respondidas. Esse CGNA. Quem participa dele? Porque tem uma cadeira para as empresas lá. Então, as empresas sabem qual é o horário de pico no aeroporto tal, aeroporto tal. Para que insistem naquele horário se sabem que pode ter um problema? Se é que isso é verdade. Não sei nem se isso realmente procede, mas esse CGNA tem que responder a isso porque são os superiores dos controladores que estão lá supervisionando. E eles estavam sabendo de tudo o que estava acontecendo e estavam orientando. E a outra coisa que também eu acho que é importante... Quer dizer, desde o início dessa crise, quantas modificações foram feitas no sistema? Ou não foi feita nenhuma? Se não foi feita nenhuma, aí eu concordo: o sistema não tem problema, o problema são os controladores e os pilotos. Agora, quantas foram feitas de lá para cá? Nós precisamos saber o que está sendo feito, que não é de conhecimento sequer da comunidade da aviação. Esse é o grande problema que, hoje, pilotos e controladores estão enfrentando. Chega uma hora... De ontem para hoje, sem a devida informação para você trabalhar com ela, mas nós precisamos saber se ela ocorreu. Se ela ocorreu é porque tinha problema. Então, não dá mais para a gente trabalhar com a hipótese de que não há problema. Nós temos que trabalhar com a hipótese de buscar a solução definitiva dos problemas. Essa é a opinião da direção do Sindicato, dividida com centenas, milhares de aeronautas.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Acho que é muito importante isso...



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

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - É muito importante porque é uma opinião que, digamos, reforça o que os controladores vêm dizendo há muito tempo. Por fim, eu só queria perguntar, Presidente, sobre esse problema das demissões. A senhora disse que os autores dos relatórios de perigo que vazam estão sendo demitidos ou os autores de relatórios de perigo em geral estão sendo demitidos?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não, eu disse que nós tivemos alguns casos de demissões que ocorreram após o aeronauta entregar na sua empresa o seu relatório de perigo.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Independentemente de ele vazar ou não.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não, independentemente de vazar.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sim.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - O que eu sugeri foi que, de repente, alguns dos relatórios que estão sendo discutidos, é muito provável envolverem pessoas como controladores, pilotos, o que pode nos custar a demissão.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu só pediria então, Presidente, se fosse possível, que se trouxesse o caso da demissão e o relatório de perigo que a pessoa realizou para que a CPI possa fazer esse *link* que, evidentemente, no momento da demissão não é feito. Mas existindo um relatório de perigo e existindo uma demissão fica mais fácil gente fazer esse link e, inclusive, cobrar das empresas essa situação.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o nobre Deputado Miguel Martini, começando às 15h53min e terminando às 16h03min.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Terminando às 16h13min, não é, Presidente? Sra. Graziella, obrigado por ter vindo a esta Comissão. Todos já devem ter-lhe agradecido, mas as suas informações, a sua fala tem-nos ajudado a compreender melhor a problemática do tráfego aéreo. Ouvimos de manhã as falhas do sistema no que diz respeito aos aeroviários e agora os problemas inerentes aos



aeronautas. Desculpe, mas eu não estava aqui na sua fala inicial. A senhora foi comissária por quantos anos?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - 23 anos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu não sei se isso era perceptível para os aeronautas, para os pilotos com certeza, não sei se para os comissários também e para nós controladores, mas a confiança, a credibilidade, a segurança de que as informações que fluíam eram concisas era fundamental para o bom funcionamento do sistema. A senhora poderia nos dizer se tinha essa percepção, como a senhora percebia isso?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Eu acho que o senhor acertou na mosca porque realmente a relação entre o piloto e o controlador era de extrema confiança, de parceria, uma coisa assim bastante... e muito próximo, até por dever de ofício. Por conta dessa situação de outubro para cá, eu corro o risco de dizer que, obviamente, até nós orientamos os pilotos a tomarem todas as precauções, serem extremamente profissionais, porque tivemos inclusive atritos em fonia entre pilotos e controladores, o que em nada contribui para a segurança de vôo. E o senhor sabe disso. Foi esse, inclusive, o objetivo do Sindicato ao reunir controladores e pilotos para terem uma aproximação mais efetiva para que a gente pudesse dirimir algumas dúvidas. Confesso que tudo isso abalou um pouco a relação entre os controladores, mas já está se recuperando.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é. Mas aí entra uma questão fundamental, como a senhora disse. A senhora afirma que "já está se recuperando", e o desejável seria que sequer tivesse havido essa quebra...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Claro.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - ...de confiança, mas alguns fatores, os causadores dessa insegurança e dessa dificuldade no relacionamento, continuam presentes. E eu diria mais: na medida em que um tripulante — não vou nominar a função do tripulante — está insatisfeito com a empresa para a qual trabalha, está sendo, de alguma forma, controlado, ameaçado ou mesmo pressionado a trabalhar um pouco mais, ou as suas condições de trabalho não funcionam, é claro que o estresse que isso causa o predispõe a menos consideração quando a outra parte também não tiver toda a ...



A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - A tranqüilidade necessária.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - ...tranqüilidade de segurança. Por outro lado, o que nós estamos percebendo nesse aspecto? Pela sua fala e pelo que nós estamos percebendo, quer dizer, o econômico em primeiro lugar e o resto se ordena, estamos percebendo também... Recebemos aqui, Deputada Luciana Genro, com outros Deputados aqui, as esposas dos controladores de vôo, que nos disseram que muitos deles estão absolutamente sem condições de trabalho, tomando medicamentos. E essa tensão que vive o controlador a gente sabe como funciona na hora de ele usar o microfone. Refiro-me ao que é normal acontecer. Se o controlador dá uma instrução para um piloto e ele pede para confirmar, o controlador já se irrita. Quando um segundo piloto pedir alguma coisa, o controlador já estará irritado. Dependendo da condição em que se encontra, o controlador pode administrar isso perfeitamente. O que eu quero dizer? Que ou nós resolvemos imediatamente esse problema ou ele vai se avolumando, se arrastando, piorando, complicando-se cada vez. Eu queria ouvi-la a respeito disso.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - É como eu antecipei, Deputado. O Sindicato, preocupado com essa relação e esse ambiente que estava sendo gerado, buscou trazer os controladores... E aí para nós, inclusive... Nós somos muito surpreendidos com determinadas situações, principalmente nos ápices da crise com os controladores, sabia que a gente estava propondo para o Governo que abrisse negociação com os controladores, no entanto, o Comando da Aeronáutica estava aprisionando os controladores. Têm coisas que não foram ditas naquele momento e que nós viemos a saber depois. Isso indignou as pessoas, algumas pessoas que estavam dentro desse evento, que a gente buscou trocar informação para poder superar. E esse momento que o senhor está falando, quer dizer, com a segunda repetição ele continuar tranqüilo. Eu acho que o caminho é esse, Deputado. Eu não vejo outra saída a não ser a gente trabalhar nesse sentido para que a gente garanta. Agora, também acho que não existe saída sem a desmilitarização na atual conjuntura.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu estou absolutamente de acordo nesse sentido. E essa é a pergunta que eu faria: existe algum tipo de mobilização entre os aeroviários, os aeronautas, entre pilotos, enfim, os que, de alguma forma,



sofrem impactos desse processo no sentido de se mobilizar em busca, ou seja, no sentido de pressionar para que haja essa desmilitarização, ou apenas ocorreu uma reunião e nada mais?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - É uma luta constante, Deputado. A gente tem buscado cobrar do Ministro da Defesa porque esse resultado do grupo para nós é um trabalho muito sério. Para nós foi informado que ele foi encaminhado ao Presidente da República e até agora nós não temos os encaminhamentos que foram dados. E aqui a gente aponta a saída para essa crise que está colocada, não é? Aí, me causa espécie num dia o Brigadeiro Saito dizer que é a favor da desmilitarização ...Acho que todo mundo escutou isso, foi na posse dele.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu vi.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - O senhor viu também. Eu só ouvi.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu falei com ele, inclusive.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - É. Pois é. Eu só ouvi pela televisão, mas, em seguida, quando foi dada a autonomia ou ele recuperou a autonomia dele para voltar a administrar a crise, ele se coloca contrário. Quer dizer, para nós isso é uma traição para a democracia, entendeu?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Eu acho...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Acontece...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - E nós temos colocado isso constantemente às autoridades que nos dão a chance de colocar.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Acontece — e é isso que precisa ficar bem claro e registrado — que há um... enfim, antes de tudo isso, de essa crise vir à tona, a sociedade voava tranquilamente. Se tinha que esperar 2 horas, 3 horas, por mau tempo ou não, esperava tranquilamente. A sociedade não aceita mais isso. Essa pressão existe. Permanentemente a televisão está mostrando. Está gerando essa questão nos aeronautas, quer dizer, essa insatisfação. Por parte dos controladores, já gerou. Quer dizer, chegou ao limite de eles fazerem um absurdo — na vida militar, fazer o que eles fizeram é considerado um absurdo. Quer dizer, um ponto extremo para isso. O que nós... E aí entra o nosso papel nesta CPI: ou nós agimos no sentido de acelerar essas mudanças, de pressionar politicamente e



buscar essa alternativa, ou nós teremos esse problema se agravando dia a dia. Nós percebemos, o que é grave, não dá muito para falar aqui, mas veja: a ANAC, ela ainda não sabe direito o que que ela faz. E se permanecer a ANAC absorvendo o DAC, da forma como aconteceu — e eu concluo, Sr. Presidente —, nós não teremos uma solução nem a médio prazo. Porque há uma reclamação do DECEA, que faz o controle de vôo; há uma reclamação da INFRAERO, que cuida da infra-estrutura; e a ANAC, que é uma Agência reguladora, que não pode se subordinar a nada. Só que isso tudo acontece junto. Então, a minha fala final é nesse sentido: de que os aeronautas continuem mobilizados, e acho que agora precisam de uma união mesmo com os Sindicatos, Associação dos Controladores, para chegar a um ponto comum, de modo que as medidas emergenciais sejam tomadas e a médio prazo e a longo prazo. Do contrário, nós teremos a situação piorada a cada dia. Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rocha Loures) - Obrigado, nobre Deputado Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Aqui a gente começa a falar e já acabou. *(Risos.)* Dez minutos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rocha Loures) - Quero convidar o nobre Deputado Vanderlei Macris para o seu comentário.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Obrigado, Sr. Presidente, obrigado, Sra. Graziella Baggio pela presença. Eu quero, primeiro, fazer uma pergunta: a senhora é filiada a alguma partido político?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não é. A sua entidade é filiada a alguma das Centrais Sindicais?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Sim, à Central Única dos Trabalhadores.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito obrigado. Eu fiz uma pergunta aqui quando estive presente da ANAC sobre a filiação partidária dele. Ele disse que era filiado ao Partido dos Trabalhadores e nós tivemos conhecimento, também, que outros diretores da ANAC são filiados a outros partidos políticos. Qual sua opinião sobre uma estrutura, de uma entidade como a ANAC, ser partilhada politicamente e ela ser profissionalizada?



A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, Deputado, eu defendo que a Agência... Há algum tempo a gente vem discutindo isso, inclusive nesta Casa, quando participamos da criação da própria Agência, da aprovação do projeto, onde participamos ativamente, não neste projeto que está aí, num outro texto que foi desconsiderado e voltou o primeiro texto para ser o decreto que criou a Agência. Sem sombra de dúvida, nós defendemos profissionais com capacidade, qualificados que, com certeza, iriam nos dar a resposta ou minimizar os problemas que, efetivamente, usuários e trabalhadores estão enfrentando.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito obrigado. Em maio de 2006, o Governo retirou a indicação do nome do Sr. José Carlos Barth para diretor da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC, que foi publicada no *Diário Oficial* e constou da mensagem do Presidente da República, enviada para exame no Senado. A decisão do Governo ocorreu em função da descoberta de que o cargo exige formação de curso superior, o que não foi comprovado no currículo do Sr. Barth. A senhora conhece esse Sr. José Carlos Barth?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Na verdade, eu falei com ele por... É um comandante da VARIG, é isso?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não sei. Eu queria saber se a senhora tem conhecimento sobre essa pessoa, se a senhora conhece.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não, não me é estranho isso que o senhor está relatando, mas porque um comandante da VARIG me ligou exatamente para me comunicar esse fato que estava ocorrendo com ele, que eu nem sabia quem ele era. Eu nunca tive... Eu não o conheço.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Ele não teve participação sindical nenhuma...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não, nenhuma.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - ... no seu Sindicato. A senhora conhece o Presidente Lula ou o Sr. Oswaldo Bargas ou o Sr. José Dirceu? Conhece pessoalmente alguns desses nomes que eu lhe falei?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Conheço o Presidente Lula, já estive com S.Exa. algumas vezes, com o Ministro José Dirceu, inclusive aqui, ex-Ministro aqui



nesta Casa, enquanto Deputado, e, por uma vez, na Casa Civil. E o outro nome que o senhor disse?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Oswaldo Bargas.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Uma vez, no Ministério do Trabalho.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A senhora foi instada por algumas dessas pessoas, em algum momento, para atuar em favor desse ou daquela indicação na ANAC?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Em absoluto. Nós inclusive, enquanto trabalhadores, buscamos até tentar indicar um profissional que tivesse a capacidade e toda a especificidade necessária para um cargo, mas não tivemos êxito.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu vou fazer uma leitura aqui para a senhora — pediria da senhora um pouco de atenção — de alguns relatórios de perigo que me chegaram às mãos no dia de hoje pela CPI, relatórios que foram consubstanciados por pilotos de avião. O primeiro deles: *“Próximo a PCL Aerovia”* — tal indicativo — *“restritos pelo APP SP O BRA 1102 foi autorizado a prosseguir para o FL 290 pelo ACC BR devido ao tráfego do KLM 797, que se encontrava descendo (...) Houve ‘trafic’ do TCAS e após (...) ‘descend, descend’. Após manobra evasiva, foi observado pelo TCAS que o tráfego essencial encontrava-se a mais ou menos 200FT com possibilidade de vê-lo muito próximo.”* Esse é um comandante da BRA. Aqui, um comandante da TAM: *“A Aeronave PR-PPN durante vôo (...), em aproximação p/ pouso em Goiânia, sofreu grave risco de colisão em vôo . Um alvo monitorado pelo TCAS (...) aproximou a grande velocidade, chegando a 400FT (...) por parte inferior (...). Este ‘alvo’ gerou de minha parte uma manobra evasiva em curva ascendente pela esquerda e que foi acompanhada pelo alvo durante alguns segundos. Isto causou grande desconforto e medo aos nossos passageiros e grave risco de colisão. Comandante Carlos Telles (...)”* — da TAM. Um outro report: *“No dia 23 de março, realizando vôo GLO (...)”* — Gol — *“trecho SBSP, às 21h55min (...), aproximadamente, durante a descida, no nível de cruzeiro, fomos restritos inicialmente no FL 370 e logo após no FL 330. Próximos de atingir o FL 330 tivemos aviso TA no TCAS. Como estávamos em condições visuais, identificamos o tráfego à nossa frente, posição 12 horas, e que não havia sido informado pelo ACC-BS. Quando atingimos o FL330, houve aviso de RA. De imediato, foi desacoplado o*



piloto automático e realizada a manobra evasiva de acordo com a orientação do equipamento. A manobra foi finalizada a 300 pés acima do nível, ou seja, 33300FT. O conflito envolveu a aeronave GLO 1837, que efetuava o trecho” tal. Mais uma: “No dia 22 de março, realizando vôo” — Gol — “(...) trecho (...), durante subida para o nível de cruzeiro autorizado (...) nos autorizou, inicialmente, para o FL 350. Posteriormente, a aproximadamente (...) nos autorizou subida para FL 370, o que foi devidamente cotejado. Ao cruzarmos FL350, tivemos RA no TCAS, com informação ‘descend’ e logo em seguida ‘descend now’. Desacoplamos o piloto automático e auto-throttle e seguimos as direções do equipamento. Avistamos uma aeronave da BRA cruzando o nosso tráfego com a separação de aproximadamente 600 FT.”

Mais uma: Vôo Gol 1721. “(...) reportou que seu TCAS foi acionado em função de manobra feita pelo JAMBOCK azul” — é uma outra aeronave —, “vale ressaltar que o anticolisão do ACC também foi acionado. Foi notado também que o JAMBOCK estava descendo em cima do GLO 1721 e depois tomou a atitude de subida brusca, acionando os equipamentos de segurança. Tentei contato com o COPM, porém não tive êxito. Passado o susto, eu 3S Guimarães, fui verificar o que havia acontecido. (...) Porém o JAMBOCK não cumpriu a ordem do controlador, ocasionando o conflito. Quero dizer que essa situação foi muito perigosa (...).“ E, um último aqui, de tantos que existem: “Diversos eventos de quase colisão em vôo têm ocorrido na bacia de Campos.” Esse é um relato feito pelos operadores de helicópteros. “O crescimento de fluxo de tráfego dentro da bacia sem um controle positivo, sem endereço, sem emprego de equipamentos adequados nos leva a temer pela ocorrência de um acidente. A atenção dos pilotos tem que ser redobrada. Em alguns eventos anteriores tivemos falha de informação de tráfego por parte do EPTA, neste evento, aparentemente, a falha foi de uma aeronave que não reportou seu tráfego como orientada. O fato é que estamos muito próximos de um acidente, se nada for feito para reduzir o risco.” Bem, e aqui são tantos. Hoje, chegou até a CPI, Sra. Graziella, uma infinidade de informações. E isso é uma novidade porque, até o presente momento, nós tínhamos apenas reports, relatórios de perigos de controladores de vôo. Agora, chegaram também de pilotos. Eu só tive oportunidade de iniciar as minhas averiguações. Foi um requerimento que nós apresentamos e que foi aprovado pela CPI e que acabou de chegar. Agora, esse volume de



informações, isso foi tudo antes do acidente. Vou terminar para fazer a minha pergunta. Todos esses foram antes do acidente. Eu ainda não cheguei no final desse ano para iniciar o do ano que vem as informações recebidas. Eu queria só fazer uma pergunta para a senhora: esse tipo de situação continua no sistema aéreo brasileiro, uma vez que é novidade? Nós tínhamos, até agora, *reports* de controladores de vôo, mas de pilotos, ainda não. Eu queria que a senhora confirmasse ou não se essa situação é existente ainda.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Deputado, demais Deputados, é óbvio que esses relatórios existem ainda.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Aumentaram depois do acidente?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Aumentaram porque... Não, talvez, com esse conteúdo, mas porque o nosso 0800 atende, inclusive, o usuário que reclama do atraso, atende o comissário que diz que não foi observada a regulamentação. Então, aumenta por conta da qualidade das denúncias. Agora, essas denúncias de pilotos que nós recebemos, nós as encaminhamos para o CENIPA, para que elas sejam apuradas e tomadas as medidas necessárias.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E quais providências a senhora acha que foram tomadas de lá para cá para amenizar essa situação complexa de perigo?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Pois é, Deputado, eu acabei, na minha pergunta anterior, trazendo aos senhores essa minha curiosidade e demanda, porque nós mandamos as reclamações, mas sequer somos atualizados do que foi feito a respeito das reclamações e denúncias de fiscalização, da questão do tráfego aéreo. Há pouco, com a Deputada, pedia que, efetivamente, tentasse buscar no DECEA quais as modificações que foram feitas do acidente até agora. Porque aí vamos ver se tinha problema antes e agora não tem ou se tinha e continua tendo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Nós vamos fazer, Sra. Graziella, um requerimento...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - E até responder a esses relatórios.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Nós vamos editar um requerimento para, amanhã, ser votado na Comissão. Peço ao Presidente para solicitar da ANAC quais providências foram tomadas das denúncias que o sindicato



fez em função da apresentação que V.Sa. nos faz agora. Eu me dou por satisfeito, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quero comunicar aos presentes —e peço que comuniquem aos outros colegas da CPI — que, amanhã, vamos fazer uma outra visita ao CINDACTA I. Nessa oportunidade, será rodado lá no CENIPA um vídeo sobre o acidente com o avião da GOL. Evidentemente, é uma coisa secreta, reservada, que vai ficar só para a Comissão. Então, acertamos para estar lá, impreterivelmente, amanhã, às 9h30min. Então, seria bom, dado que tem problema de tráfego e tudo o mais, chegarmos lá antes das 9h30min. Cada um vai no seu carro.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Já que nós estamos indo lá pela segunda vez, houve uma proposta no sentido de que 6, 8, enfim, um número de Parlamentares, 2 a 2, pudessem, como fizemos ontem, no controle de São Paulo, que o tráfego é muito mais intenso ainda, ficar atrás do escopo para nós mesmos percebermos o que está acontecendo, se falhou comunicação. Então, que V.Exa. possa providenciar junto ao comandante, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem dúvida. Concedo a palavra ao Deputado Antônio Carros Mendes Thame.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, só para colaborar nesse aspecto aí.

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

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - A Casa dispõe de ônibus, de microônibus para que nós pudéssemos ir todo mundo, sem dispersar. Poderia solicitar a administração da Casa um ônibus saindo em determinado momento, às 9h20min, e iria todo mundo junto. Inclusive nós fomos lá nesse ônibus, quando nós fomos ao CINDACTA, quando eu fui o Relator que investigou o caos aéreo.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então vamos combinar 9h aqui para 9h30min estarmos lá.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - O.k. Às 9h na Comissão e onde o ônibus estiver nós vamos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Aqui no Anexo 2.



O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, existe um...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Anexo 2.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Dentro disso, existe também um requerimento de minha autoria, solicitando, e não é esse que foi aprovado, a volta desta Comissão ao CINDACTA 1, tendo-se em vista que da vez anterior...

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

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - ... os Deputados não puderam adentrar na área de controle.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Uma das finalidades será essa.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Desta vez, não há necessidade, Sr. Presidente, com todo respeito ao trabalho, de fazer limitação de dois Deputados. Porque na vez anterior, na crise do caos aéreo, a Comissão que era formada por 17 pessoas, todos os 17 tiveram acesso, e nós não tivemos nenhum problema, inclusive na sala de computação, não só na sala de controle.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Carlos Willian, aqui na nossa Comissão nós temos vários especialistas nos assuntos e outros assuntos. Esse assunto de controle de vôo, o nosso especialista aqui é o nobre Deputado Miguel Martini. Então, ele é que nos aqui a diretriz (*risos*) e nós o obedecemos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Só para dizer, Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quando precisar de piloto, nós vamos convocar V.Exa. (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, é porque poderíamos fazer como nós fizemos em São Paulo ontem. Eu disse que podem adentrar 8 ou 10, e 2 em cada escopo de radar para acompanhar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Mendes Thame, começando às 16h21min, terminando às 16h31min, será o último.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, prezada Sra. Graziella Baggio, a senhora afirmou aqui ao jornal *O Estado de S. Paulo*, em 3 de abril, que ainda não havia risco para a



segurança do vôo, mas que dependendo da agilidade do Governo, poderia haver. Suas palavras textuais: *“Não enxergo risco iminente, a não ser que essa crise continue. Teríamos riscos se o Governo não tomasse nenhuma atitude.”* E hoje, surpreendentemente, estou ouvindo a senhora dizer que a senhora não tem conhecimento de nenhuma atitude tomada pelo Governo durante todo esse período. W a senhora é Presidente de um Sindicato, não é um conselho, não é um CREA, um Conselho Regional de Farmácia, Conselho Regional de Medicina. A senhora é de um sindicato, cuja obrigação é defender os seus sindicalizados, não só no salário, vida, saúde, contra *stress*, contra tudo. A senhora durante todo esse período não tomou conhecimento de nenhuma medida tomada pelo Governo?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - A não ser as que estão na imprensa, Deputado.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Surpreendente.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Que vai ter um aumento de salário para os controladores. As técnicas, eu sugeri que a gente pudesse ter acesso a isso, porque o DECEA não nos dá acesso a todas as medidas que eles tomaram do acidente ou da crise para cá. As da Agência, nós enviamos os ofícios, cobramos soluções, mas também não nos encaminharam.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - O que permite concluir aqui: ou não tomaram medida nenhuma ou tomaram medidas secretas.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Talvez.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Perfeito. Segunda pergunta.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Ou que não seja do meu conhecimento, pode ser que não tenha chegado ao meu conhecimento.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Sim, mas a senhora é a primeira, é a responsável por saber.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Sim, mas às vezes pode não chegar.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - A senhora por dever de ofício...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Às vezes, pode não chegar ao meu conhecimento, podem publicar alguma coisa no *Diário*...



O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - É que a sua função, quase que por dever...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Sem dúvida, mas às vezes...

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Quase a impele a buscar essas informações. Se a senhora foi buscar e não conseguiu é realmente porque elas estão muito bem...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Eu tento.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Sigilosamente guardadas

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Eu tento, e muito.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Se o Deputado me permite, só um aparte.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Segunda pergunta — concluindo, eu já passo a palavra. Vou terminar antes dos 10 minutos e cedo o final. É o seguinte: no dia 16 de novembro de 2006, a Portaria nº 1.672 formou um grupo de trabalho. E desse grupo de trabalho fizeram parte um representante e um suplente indicados pelo seu sindicato. Esse grupo apresentou diversas sugestões. Esses representantes do Sindicato Nacional apresentaram sugestões para esse grupo, cuja finalidade era identificar medidas que deveriam ser tomadas depois de um diagnóstico e uma análise da situação do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro e propor soluções. O grupo apresentou sugestões. Pelo menos das sugestões dos representantes do seu sindicato a senhora tomou conhecimento?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - É o que foi resultado do GTI. O GTI se reuniu, aproximadamente foram 30 dias, 3 ou 4 semanas, com reuniões semanais. Esse grupo propôs alguns soluções de curto, médio e longo prazos, foram encaminhadas ao Ministro Waldir Pires, que, segundo a informação do próprio Ministro, está nas mãos do Presidente da República. As sugestões estão aqui todas.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Ou seja, dessas sugestões, a que certamente todos os membros aqui da Comissão podem ter acesso, também a senhora não tem conhecimento de nenhuma que tenha sido acatada?



A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Nenhuma?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Nós estamos, inclusive, no meu discurso, que se depois o senhor quiser eu posso dar uma cópia, apontamos exatamente nesse sentido: a necessidade de termos os encaminhamentos que são oriundos desse grupo de trabalho. É um grupo de trabalho técnico, que em curto prazo detectou as necessidades do setor, houve aprovação. As pessoas que estavam presentes, todas, concordaram — com exceção do Comando da Aeronáutica, que fez uma ressalva, contrário à desmilitarização. Mas a nossa perspectiva é que esse trabalho evolua — e é isso que nós estamos cobrando do Governo.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - A CPI aqui, de uma forma, digamos, já implícita, vem concluindo — não há ainda o relatório, nós vamos nos louvar no relatório do nosso Relator — mas há uma... Implícitamente, percola a idéia de que alguns problemas estão muito claros: o contingenciamento de recursos para a Aeronáutica por parte do Governo Federal e, em segundo lugar, problemas e lacunas de marco regulatório, e, terceiro, gestão da ANAC. O seu sindicato, além dessas sugestões apresentadas por esse grupo de trabalho, tem apresentado sugestões para melhorar a gestão e a atuação da ANAC?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Olha, o que nós temos encaminhado para a Agência é solicitação para que ela incremente a fiscalização nas escolas, nas empresas, nos aeroportos. Se o senhor quiser considerar essas solicitações indicações para que a Agência melhore os serviços prestados, eu acho que poderíamos entender desta forma. Ou seja, o serviço que está sendo prestado até hoje ainda não é o adequado para o setor aéreo.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Nós temos ouvido aqui que o número de passageiros nos últimos meses ou no último ano aumentou quase 20%, entre 10% a 20% — os dados não são sempre os mesmos, mas dá a entender que houve um aumento de mais de 10% no número de passageiros. No entanto, as informações também que nos chegaram dizem que o número de decolagens e de aterrissagens diminuiu, ou seja, estão usando embarcações maiores. Como isso afeta o trabalho dos seus sindicalizados? Porque do outro sindicato que esteve aqui, que opera em terra, não é preciso perguntar



nada, é claro que aumentou o número de pessoas em terra ou de passageiros, o trabalho deles deve ter aumentado muito. No caso, se diminuiu o número de aeronaves, como esse trabalho tem afetado a *performance*, o desempenho ou até o nível de empregabilidade dos seus sindicalizados? E a segunda: como a senhora vê o caso dos problemas em alguns aeroportos, como, por exemplo, o de Congonhas?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, o aeroporto de Congonhas, há aproximadamente 4 ou 5 anos, o Sindicato vem denunciando a necessidade de transferência dos vôos daquele aeroporto. Ou seja, ele já estava congestionado há 5 anos, quando nós não tínhamos o movimento que temos hoje no aeroporto de Congonhas. Chegamos a fazer longos debates com a sociedade nesse sentido. Sempre apontamos que teria que haver um esforço das autoridades no sentido de buscar uma solução definitiva para o transporte aéreo de São Paulo. Porque nós temos um problema muito sério em São Paulo. Cumbica não é o suficiente para o movimento de São Paulo; Congonhas já está extremamente utilizado e Vira Copos é um aeroporto que está distante. Não se têm os modais todos interligados, para poder patrocinar uma melhor distribuição dos vôos. Então, o problema de São Paulo já é uma situação que me parece que atualmente a Agência está colocando em discussão através de audiências públicas, quando efetivamente a sociedade vai poder se manifestar do que for mais adequado. E com certeza o Sindicato lá estará.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A senhora acha que faltaram investimentos em novos aeroportos em São Paulo?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Olha, Deputado, depois que eu li isso aqui, falta investimento em todos os aeroportos. Eu não sei se o senhor leu essa matéria.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Já.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Eu acho que falta em todos os aeroportos. Uma das resoluções do CONAC fala exatamente nesse sentido da análise profunda sobre o aeroporto em que há necessidade de se fazer maiores investimentos.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Última pergunta. Na verdade, vou reforçar aquela primeira parte da pergunta anterior, se realmente houve uma diminuição das aterrissagens e de decolagens no Brasil como um todo. Segundo: o seu sindicato faz assembléias para discutir a crise ou é a diretoria, a sua



diretoria, ou a sua presidência que realmente toma as medidas quase que monocraticamente?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Bem, eu acredito que a empregabilidade neste momento está buscando a se normalizar depois da crise enfrentada pelos trabalhadores desde a suspensão das operações da Transbrasil — lá, nós tínhamos dois mil e novecentos trabalhadores; a suspensão das operações da VASP — que nós tínhamos na VASP três mil e novecentos trabalhadores, quando do momento do fechamento e da suspensão das suas operações, empresa essa que está em recuperação judicial; e quando da suspensão das operações da VARIG, nós também tivemos lá em torno de quatro mil aeronautas que teriam sido dispensados, sendo que, num primeiro momento, em torno de quinhentos se mantiveram na VRG e hoje estamos chegando aí no final do ano com praticamente, a grande maioria, eu corro o risco de dizer que 80% dos trabalhadores aeronautas da VARIG serão absorvidos pelo mercado até dezembro de 2007. Com relação às discussões dentro do sindicato, Deputado, eu tenho uma diretoria executiva que está subordinada a um pleno que está subordinada à assembléia. E eu digo que isso tudo nós percorremos para podermos nos manifestar.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Está ótimo. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Vic Pires Franco, o último inscrito de hoje à tarde. E então iremos encerrar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, Sra. Graziella, a nossa função aqui, quando começou essa CPI, era tentar resolver o problema do apagão aéreo e, claro, investigar os motivos do acidente. Nós não vamos trazer nunca de volta as vidas das pessoas que perderam naquele acidente, mas nós temos o dever aqui, como Deputados — e todos nós estamos fazendo o trabalho, o Presidente e o Relator —, de tentar conseguir algumas soluções, algumas idéias, para que as coisas mudem. Nada melhor do o seu sindicato para que possa contribuir com isso. As perguntas que eu tenho para fazer para a senhora são simples, muito mais em defesa do consumidor, porque é uma oportunidade que nós temos agora nesta CPI de defender o consumidor, aquele que efetivamente usa — está sendo prejudicado pelo apagão aéreo —, mas que efetivamente usa o setor



aéreo. Eu queria que a senhora me desse, de 1 a 10, a nota do tratamento ou da relação que as empresas têm com os seus sindicalizados, começando com pela empresa que a senhora quiser. Eu queria que a senhora me dissesse isso, que é importante para nós

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Mas o senhor quer que eu pontue por empresa?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É difícil para a senhora, como do sindicato?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - É indiscreto, mas de qualquer forma eu não tenho nenhuma...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aqui, eu não acho que haja indiscrição nenhuma.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Eu não tenho nenhum problema em não dizer.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque a senhora tem uma demanda no seu sindicato de reclamações dos sindicalizados a respeito de cada empresa: olha, aqui eu estou sofrendo mais; ali eu estou sofrendo menos. Eu não quero aqui nominar empresa nenhuma, mas é importante saber, para que possamos também contribuir durante o andamento desta CPI nas relações entre os funcionários e as empresas. Se a senhora não quiser, eu não tenho nenhum tipo de problema.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Claro. Farei sem problema nenhum. De qualquer forma, eu preciso lhe dizer que, além de recebermos demandas de sócios, nós também recebemos demandas de não-sócios. E hoje é uma questão que não deve ser desprezada por conta das demissões que ocorreram recentemente na VARIG, etc. São pessoas que ainda não foram aproveitadas pelo mercado de trabalho, e o sindicato está buscando trazê-las e tentando recuperar esses empregos. Eu diria que a nossa relação com as empresas ainda deixa bastante a desejar, deixa muito a desejar. Então, na média, eu diria que a nossa relação com as empresas, no que se refere à relação capital e trabalho, à relação sindicato-empresa, ficaria na média 6.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vou deixá-la à vontade, vou falar o nome das empresas, aqui, e a senhora diz.



A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não. A média é 6.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A senhora, então, prefere que não...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não, não. A media para mim é 6. Talvez se subir meio ponto para cá, meio ponto para lá, a média é 6.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aqui, a senhora não vai citar funcionário nenhum. A senhora está representando como presidente.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não. Claro que não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Também recebemos algumas reclamações de algumas empresas...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Sem dúvida. Algumas são pertinentes.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Dos consumidores.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E a senhora recebe dos seus sindicalizados.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Sindicalizados. Isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, eu queria fazer uma base com isso aí, com a entrada de novas companhias. Por exemplo, quando a VARIG parou de funcionar, vimos pela imprensa um desemprego muito grande. Qual dessas companhias absorveu mais esses desempregados, essas pessoas que ficaram?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - A nível de aeronautas, quem mais absorveu no primeiro momento foi a TAM e a Gol.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A TAM e a Gol. E agora essas outras companhias.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Em seguida veio a OceanAir, porque ela obteve, através de licitação, o direito para voar para a África e para Los Angeles e foi buscar, então, pilotos, então, pilotos e comissários que estavam preparados para voar nos novos equipamentos *wideboard*, para fazer essas linhas novas que ela obteve.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. Viajamos toda semana, nós Deputados, estamos no avião muito mais do que os outros passageiros, e notamos



um tratamento diferenciado de um voo para outro de alguns comissários, de algumas comissárias mais estressadas, menos estressadas. Isso aí é uma coisa que é natural, de companhia para companhia. Mas a senhora acha que é por que esse estresse? Os passageiros dizem isso, mas nós que estamos toda a semana sentimos muito mais esse tratamento, que às vezes que não é um tratamento da melhor qualidade. Então, eu acho que deve haver algum motivo. Não sei se é o estresse, se é o excesso de carga horária, mas a que a senhora pode atribuir isso?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - São vários fatores, mais ou menos como em um acidente. São vários fatores que levam àquela situação naquele momento. Os tripulantes, principalmente aqueles que são oriundos da antiga VARIG, estão carregando neste momento uma situação. Já estão na VRG, mas com um salário diferenciado do que tinham anteriormente na VARIG, a menor do que aquilo que eles ganhavam. Porque na VARIG eles levavam a senioridade, a antiguidade, gratificações de alguns cargos que a nova empresa ainda não havia, ou não aplicou naquele grupo novo de trabalhadores. Em seguida a um acidente também, Deputado, o clima e o nível de estresse em todos os trabalhadores do setor é intenso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Claro.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Estamos buscando fazer uma pesquisa, porque nos faltam dados. As empresas... Para o senhor ter uma idéia, se o senhor entrar na página da Agência, o último número da Agência referente a trabalhadores do setor é de 2005. Ou seja, nós sequer temos ainda, na página da Agência, a movimentação dos trabalhadores ocorrida em 2006 — e já estamos em julho de 2007. Assim como nós não temos efetivamente o número de afastamento por serviço médico logo após o acidente da Gol — e foi grande.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Nós sabemos que foi grande. Como também não temos... Ou melhor, esse é o único que nós temos ...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora, os funcionários são CLT?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - São CLT.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Carteira assinada?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Carteira assinada, sim.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então as empresas aéreas são obrigadas a ...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Emitir a RAIS...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Emitir RAIS, essas coisas.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - E nós temos cláusulas na convenção coletiva que nos permitem cobrar os afastamentos, as demissões e as admissões nas empresas. Mas as empresas não as respeitam. Entramos na Justiça para cobrar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aproveitando essa pergunta do Sr. Relator, que é muito importante: os seus sindicalizados tiveram algum problema na hora da sua aposentadoria ao procurar o INSS e não ver o seu nome, com as companhias tendo feito as suas devidas contribuições? Porque vemos companhias como VARIG, VASP, Transbrasil e outras empresas mais sem que tivessem recolhido...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Recolhido.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... contribuído, o que seria uma apropriação indébita. A senhora tem notícias de que ...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Olha, nós recebemos algumas nesse sentido.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - De FGTS, por exemplo?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não, FGTS, sim. As empresas... Por exemplo, a VASP não deposita Fundo de Garantia desde 2000.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E as atuais?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - A VARIG não deposita desde 2002; a TAM está em dia; a Gol está em dia; a OceanAir está em dia. Mas essas outras... A Transbrasil não depositava já há dois, três anos também o FGTS. Com relação à aposentadoria, nós recebemos algumas demandas nesse sentido e estivemos no Ministério da Previdência — e isso não é de agora, já faz quatro, cinco anos que essa questão foi levantada por alguns trabalhadores. Lá, a legislação pertinente não obriga o trabalhador a cobrar o depósito do INPS...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - INSS.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - ... ou ele ser responsável e, por conta disso...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque o FGTS ele pode acompanhar mês a mês. Só para encerrar, Presidente, eu ainda tenho mais...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - FGTS é uma coisa; INPS para aposentadoria é outra.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - INSS. Eu sei disso, claro. Algumas informações que me chegam, voando daqui para o meu Estado, algumas comissárias, não sei se na brincadeira ou não, sempre dizem que aumentou o número de lugares nos aviões, ou seja, colocaram-se mais assentos no avião. A senhora tem informação sobre isso?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - É verdade. Alguns aviões estão vindo...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E ficaram mais apertados.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - ... com configurações diferenciadas do que eram no passado. O Airbus da VASP levava 174 passageiros; hoje o Airbus que está chegando está levando mais. Tem Airbus com cento e oitenta, com cento e noventa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, mas aí aumentaram os aviões. A pergunta que eu fiz para a senhora é se não aumentou o avião.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Existem configurações de aviões com maior número de assentos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu, por exemplo, não posso sentar...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - ... do que existia no passado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se a pessoa descer o assento é impossível.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - É, existe uma legislação ...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Piorou. De 13 anos que estou aqui para cá tem piorado.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Ou nós crescemos ou o espaço diminuiu.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A senhora tem essa informação. A última pergunta que eu faço é: qual foi a última vez que houve greve? A senhora, no seu sindicato, participou de alguma greve? E qual foi o motivo?



A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Participei de várias. Nós fizemos uma greve em 1985; os comissários da VASP fizeram uma greve em 1986, de dezenove dias — os Deputados aqui...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Agora, nos últimos ...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Vanderlei Macris nos acompanhou muito, porque era Deputado pelo Estado de São Paulo e acompanhou muito a nossa luta.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E nos últimos anos, não muito distante?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Nós tivemos uma paralisação...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Era grevista o Deputado Vanderlei Macris?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Não, ele já era Deputado Estadual pelo PMDB, em São Paulo, não é Deputado?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E tudo por salário?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Faz tempo isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E tudo por salário.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Salário, condições de trabalho, saúde do trabalhador e empregabilidade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas eles faziam piquete, o Deputado...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Nos ajudou muito.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, V.Exa. me permite, ainda tenho 2 minutos. Eu posso só fazer uma última pergunta? A senhora fez uma observação muito interessante, que quando estava na ativa, com o seu salário comprava um carro popular por mês.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Na época era um fusca.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É claro que era um fusca

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Naquela época uma fusca.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ou uno, quem sabe? E hoje a senhora acabou de dizer para nós aqui que com muito esforço um comissário chega — a senhora foi comissária? — a ganhar quase 2 mil reais, se ele tiver todos...

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Comissário inicial?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Comissário inicial, isso.



A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Voando nacional, voando dentro da regulamentação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Esse valor salarial é para todas as empresas? Elas fizeram algum acordo?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Praticamente, as empresas estão equiparadas aos salários pagos aos comissários, com exceção, por exemplo...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Qual a empresa que paga mais?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Questões de valor...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Só de ajustes?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Valor pequeno, 70 reais a mais. A Gol hoje tem um salário fixo 70 reais maior que do o salário praticado na VRG. Mas a VRG tem outras condições mais favoráveis. A TAM tem um pouco mais do que 70 reais superior ao da Gol.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A senhora acha que a VARIG levanta agora com a Gol tendo comprado a VARIG?

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Eu acho que se tudo for bem, se o calendário da chegada de aviões for concretizado, nós temos a possibilidade efetivamente de garantir uma terceira opção, a nível nacional e internacional, para o usuário. Isso é de fundamental importância dentro desse novo processo, que é garantir ao usuário mais uma opção de empresa aérea e obviamente, como consequência, maior número de emprego para os trabalhadores, garantindo no limite todas elas toda a segurança e eficiência necessárias para usuário e trabalhadores.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Muito obrigado, Sr. Presidente e muito obrigado, senhora.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, chegamos ao final. Nós queremos agradecer a Sra. Graziella Baggio, Presidenta do Sindicato dos Aeronautas, que hoje à tarde aqui nos deu o prazer da sua presença e que nos trouxe informações importantes para a nossa CPI, de uma maneira muito franca, muito clara, muito aberta, que sem nenhuma dúvida vão ser material importante nas conclusões que chegaremos ao final da nossa CPI.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, sobre amanhã, se V.Exa. me permitir, duas observações: a primeira, para perguntar se já chegou a



assessoria técnica do tribunal, o assessor designado, se é possível uma reunião com ele. Segundo, nós vamos apresentar até o final do dia alguns requerimentos, mas peço especial atenção à solicitação para os dados da CGU, a reconvocação do Presidente da ANAC e para as atas da INFRAERO, conforme já solicitado na reunião anterior. Depois passo ao Marcos os números dos requerimentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária a realizar-se amanhã, dia 20 de junho, às 12h, no Plenário 11, do Anexo II, para apreciação de requerimentos. Está encerrada a presente reunião.