



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: 0686/07	DATA: 24/5/2007
INÍCIO: 13h55min	TÉRMINO: 18h26min	DURAÇÃO: 4h30min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 4h29min	PÁGINAS: 108	QUARTOS: 54

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

MILTON ZUANAZZI - Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.

SUMÁRIO: Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.  
Há palavras ininteligíveis.  
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.  
Há oradores não identificados.  
A pedido do Presidente da Comissão, foi substituída expressão considerada imprópria do Deputado Efraim Filho.



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

Convido o Sr. Milton Zuanazzi a tomar assento à mesa.

Para atender às formalidades legais, foi firmado pelo 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.”*

Com a palavra o Sr. Milton Zuanazzi, por 20 minutos, sendo que, nesse prazo, a Presidência tem adotado o critério da flexibilidade. Então, 20 minutos elásticos, a critério do depoente.

Com a palavra o Sr. Milton Zuanazzi.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Sr. Presidente, Deputado Marcelo Castro, Sr. Relator, Deputado Marco Maia, senhores e senhoras Deputados e Deputadas, eu quero, Deputado Marcelo Castro, passar ao senhor e ao Deputado Marco Maia, a minha apresentação e dizer que estamos requisitando à Secretaria da Mesa que entregue uma apresentação a cada Parlamentar. Ficará mais fácil, porque essa visibilidade a distância...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - As cópias já foram tiradas, estão providenciadas. É só a distribuição aos Srs. Parlamentares. Peço que a minha equipe providencie isso junto. Já? Senhores, eu trouxe aqui uma apresentação o mais completa possível sobre a Agência Nacional de Aviação Civil e sobre as questões que nós estamos vivendo nesse momento e os motivos principais da convocação desta CPI, em especial este módulo que está tratando, de forma ainda preferencial, da questão, também, do acidente aéreo entre o avião Legacy da EMBRAER e o avião Boeing da Gol, naquele trágico acidente de 29 de setembro. *(Segue-se exibição de imagens.)* É importante iniciar por esse mapa-múndi, porque a aviação civil é um sistema único que tem que trabalhar e tem que se comportar integradamente. Então, nós colocamos essa exemplificação, que, com os recursos humanos e com a tecnologia, nós montamos esse sistema, que é dividido em 4 partes: transporte aéreo, a infraestrutura aeroportuária, a indústria aeronáutica e o controle do espaço aéreo.



Dessas 4 partes, a Lei 11.182, de 2005, aquela que cria a ANAC, e o decreto posterior (5.731, de 2006) dão à Agência Nacional de Aviação Civil a responsabilidade sobre três. Portanto, nós não temos responsabilidades nem regulatórias nem fiscalizatórias sobre o controle do tráfego aéreo brasileiro. É o que a lei em vigor nos rege. Sobre os demais setores do sistema a ANAC tem poder regulatório e fiscalizatório. Inicialmente, queria falar um pouco sobre o nosso contexto de mudança. A aviação civil tem um histórico todo dentro da Aeronáutica, do Comando da Aeronáutica, desde as suas origens. Em 96 é criado o Ministério da Defesa. É o primeiro momento em que se cria um Ministério... Tira-se o *status* de ministério das Forças Armadas e se cria um ministério para a defesa. Nós... A partir também de 1999, 2000, começa-se a verificar um crescimento na aviação civil brasileira. O Estado brasileiro adota um modelo de agências reguladoras em toda a sua área de infra-estrutura - é bom aqui frisar que a ANAC é a última agência reguladora a existir. Ela... Todos os outros organismos da infra-estrutura brasileira possuem agências, a partir de 96, 97, 98. E a ANAC somente é criada em 2005 e, também, num momento de reorganização, a partir do ano 2000, de todo o sistema de supervisão da segurança de vôo. Aqui, com certeza, nós teríamos um bom debate, um rico debate sobre as auditagens da OACI, sobre as visitas do FAA e tantas coisas que temos ouvido, inclusive pela imprensa. Antigamente, então, nós tínhamos essa estrutura da aviação civil: o Ministério da Defesa recebendo, tendo uma origem política no Conselho Nacional de Aviação Civil, os três comandos e, no Comando da Aeronáutica, além do CENIPA e da CERNAI - a CERNAI cuidava dos aspectos internacionais da aviação brasileira, e o CENIPA da investigação e prevenção de acidentes -, esses outros órgãos que estão em amarelo, todos eles vinculados a um organismo da aeronáutica. Esses órgãos todos em amarelo, essas estruturas, vieram compor a ANAC, de forma que a estrutura ficou dessa forma após a existência da Lei 11.182. Ou seja, o Comando da Aeronáutica ficou responsável exclusivamente pela aviação civil brasileira, com o CENIPA - Comissão de Investigação e Prevenção de Acidentes - e com o DECEA, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Volto a repetir: em relação ao controle do espaço aéreo, a Agência Nacional de Aviação Civil não tem nenhuma interface sequer fiscalizatória. Em relação à investigação e prevenção de acidentes, sim, porque tem



um sistema chamado SIPAER - Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes -, de que a ANAC é partícipe, e nós temos uma estrutura interna também, uma gerência geral de investigação e prevenção de acidentes. Esse debate é importante colocar - eu vi que, no depoimento do Coronel Rufino, me pareceu que não ficaram muito claros esses papéis. Na verdade, antes, o papel da investigação e prevenção estava dentro do DAC, que era um órgão vinculado ao Comando da Aeronáutica. A lei que cria a ANAC diz que tudo que era do DAC vem para a ANAC, exceto a investigação e prevenção de acidentes. Porém, no momento do acidente da Gol (29 de setembro), nós estávamos nesse momento transitório. Então, a antiga DIPAA, Divisão de Investigação e Prevenção de Acidentes, vinculada ao DAC, é que assume, de pronto — até porque os técnicos qualificados para tanto estavam na DIPAA —, é quem assume, de pronto, a investigação do acidente Legacy/Boeing, e, entre eles, o Tenente-Coronel Rufino, hoje pertencente às funções... ao CENIPA. Então, eu acho importantes esses esclarecimentos, porque nada mais é do que o momento transitório, somente, entre estruturas. Agora, a investigação se deu no DIPAA e foi imediatamente dentro de uma comissão que foi montada — na manhã do sábado, dia 30 de setembro, é nomeada uma comissão —, onde, no caso, o Tenente-Coronel Rufino preside essa comissão, e outros funcionários, à época vinculados à ANAC, hoje já vinculados devidamente ao CENIPA, porque essa estrutura foi toda transferida ao CENIPA. Antes, a estrutura institucional — antes da ANAC — era essa. Então, nós tínhamos um ambiente de decisão que se dava no DAC, o Comando da Aeronáutica, o Ministério da Defesa e o Governo Federal; e um ambiente de normatização: Código Brasileiro de Aeronáutica, deliberações do CONAC, portarias, regulamentos, procedimentos. Ora, o que significa essa estrutura institucional antes da ANAC? Significa que uma decisão do DAC, do Diretor-Geral do DAC, poderia ser reformada pelo Comandante da Aeronáutica, que poderia ser reformada pelo Ministro da Defesa, que poderia ser reformada pelo Presidente da República. Após a lei da ANAC — e essa é a autonomia administrativa das agências —, o ambiente fica assim: o ambiente de decisão é só a ANAC. Portanto, qualquer decisão tomada pela Agência não tem mais recurso, a não ser a própria Agência e a Justiça. Por isso que nós precisamos migrar de uma normatização para um ambiente regulatório efetivo, eficaz. E, por isso, a discussão sobre o ambiente



regulatório da aviação é absolutamente central e fundamental. Neste momento, nosso ambiente regulatório ainda é o CBAER, que é a Lei 7.565, de 1986. E os senhores observem, Srs. Deputados, as modificações que houve no espectro institucional brasileiro depois de 86. Nós temos uma Constituinte da República depois disso; nós temos o Código Brasileiro do Consumidor, que é de 90, 91; nós temos a 8.666, Lei das Licitações; nós temos a mudança no Código de Processo Civil; nós temos a própria lei da ANAC, que já introduz aspectos que, de certa forma, têm contradições com o antigo CBAER. Mas o marco legal regulatório nosso é o CBAER, e é nessa lei que nós temos sempre que nos espelhar. Evidentemente que, como é uma mudança de uma lei, é esta Casa, em última instância, e a homologação do Presidente da República que vão resolver esse novo marco regulatório. Agora, é fundamental que esse marco tenha o seu debate. A ANAC está fazendo o seu papel, que é apresentar à União — e a União aí é o Governo, mas também o Parlamento — a sua proposta, a sua visão. Agora, não somos nós que fazemos a lei; não somos nós que temos poder de modificá-la. O poder nosso, que a Lei 11.182 nos dá, é nos aspectos de resoluções e regulamentos, e isso... nós temos feito muitas modificações em resoluções, regulamentos, portarias que nós herdamos das estruturas — porque não é só o DAC, eu quero chamar a atenção disso —, de todas as estruturas que vieram para dentro da ANAC. Os nossos desafios: fazer uma transição sem solução de continuidade. Aqui eu quero chamar a atenção, porque eu já ouvi muito, inclusive na imprensa, que no tempo do DAC esses problemas não existiam; surgiu a ANAC, esses problemas passaram a existir. Ora, os funcionários do DAC e das demais estruturas são exatamente os mesmos. Nós não modificamos ninguém, nós mantivemos as nossas estruturas. Seria até uma irresponsabilidade nossa devolver os funcionários civis e militares do antigo DAC, especialmente os militares da ativa, sem termos funcionários qualificados, com experiência, para conduzir o processo. Cem por cento, praticamente, dos funcionários que estavam nos antigos órgãos vinculados à Aeronáutica estão conosco. Praticamente 100%. Alguns já foram, já voltaram à Força, alguns foram transferidos, como — acabei de citar — o pessoal da antiga DIPAA. Mas a Inteligência que nós herdamos está toda ela intacta, não foi modificada. Revisão e atualização dos atos regulatórios. Isso nós estamos fazendo constantemente e com



publicidade e transparência. Estão todas essas modificações no *site* da ANAC. Eu até não posso falar de outros sítios, mas do nosso eu posso falar: não há nenhuma ata que não esteja publicada, nenhuma resolução. Todo o ambiente de audiências e consultas públicas está sendo feito via nosso sistema na Internet. A implantação administrativa. A lei que cria a ANAC manda trazer para Brasília a sede da Agência. Toda a estrutura que nós herdamos, 80% dela, estava no Rio de Janeiro. E uma parte que não estava no Rio não estava em Brasília; estava em São José dos Campos, que nós herdamos a parte de certificação aeronáutica; as gerências regionais, que nós mantivemos nas mesmas regiões, e criamos uma nova gerência em Salvador, para dividir um pouco os 9 Estados em que a gerência do Nordeste tinha responsabilidade. Transição de 5 anos para os servidores militares. Então, a lei, nesse aspecto, é bastante sábia, exatamente para nós não termos esse problema na continuidade. Então, os militares da ativa estão na ANAC prestando serviços de natureza militar; eles não perdem por estar até 5 anos dentro da Agência. Agora, nós somos obrigados a devolvê-los à Força Aérea numa média de 20% ao ano - isso é o que diz a lei. Redistribuição dos servidores do Comando da Aeronáutica. Isso é um trabalho que nós já estamos fazendo de forma intensa, em mão dupla junto com o Comando da Aeronáutica. Então, quero desfazer aqui algumas... Já ouvi isso de, publicamente, que nós e a Aeronáutica tínhamos uma espécie de conflito ou de atrito. Não existe nenhum conflito entre a ANAC e a Aeronáutica. Muito pelo contrário: o nosso ambiente é de absoluta solidariedade, para nós conduzirmos esse sistema de forma integrada, como deve ser. Consolidar uma nova estrutura organizacional. Ora, uma parte significativa da estrutura da aviação civil era feita diretamente pelo Comando. Por exemplo, o DAC não cuidava de orçamento, que era feito pelo Comando da Aeronáutica, pelo CFA. O DAC não tinha um conjunto de estruturas administrativas. A Agência, pela sua independência administrativa, passa a tê-la. Então, são estruturas que nós temos que montar para que nós tenhamos o funcionamento adequado. A questão orçamentária. Depois vou explicar a reivindicação orçamentária da ANAC e quanto a Lei do Orçamento votada aqui nesta Casa e no Congresso, ano passado, nos liberou. E a questão do concurso público, que é absolutamente central. Nós temos, no máximo, 5 anos para que aquela inteligência criada dentro dos ambientes militares sejam substituídos



pelos civis, sejam treinados e, para tanto, possam prestar um serviço como servidores da ANAC, que isto é o ideal: pessoas que vão entrar por concurso público e vão fazer a sua história, a sua carreira dentro da Agência. O concurso público atendeu áreas específicas de regulação, inspeção e fiscalização. Aqui nós recebemos do Ministério do Planejamento autorização para 584 concursados. Realizamos concurso há 30 dias atrás, mais ou menos. Estamos agora... estavam faltando as provas escritas para o Especialista em Regulação. Estão em fase final de análise por parte da Universidade Federal do Rio de Janeiro - foi a universidade contratada para fazer o concurso público. E eu chamo a atenção: dos 584 concursados, 75%, ou seja, 438 vão para as áreas de ponta da Agência. Nós temos direito, pela lei que cria a ANAC, a 1.500... 1.701 concursados. Então, nós temos ainda... Já estamos, já entramos com ofício requisitando ao Ministério do Planejamento a abertura de novas vagas para concursados na ANAC. Agora vou falar um pouquinho do setor. Aos Parlamentares que já me acompanharam aqui na Câmara - tantas vindas, que nós viemos aqui em comissões, comissões especiais, comissões permanentes -, eu peço perdão pela repetição, mas eu vou repetir. Esse gráfico mostra o setor em crescimento, em grande crescimento nesse momento. Aí está o gráfico da oferta de assentos - assentos-quilômetros é o indicador que nós usamos na aviação — por mês. Vejam que esse verde claro é 2007; o azul escuro é 2006. Olhem o crescimento desses 3 primeiros meses deste ano em relação ao ano passado. O vermelho é 2005. Então, vocês vejam o quanto já havia crescido em 2006. E o azulzinho mais o amarelinho é 2003. O setor vive um grande crescimento na oferta de assentos. Como é que se comportou a demanda? *Idem*, ano a ano, 2003 até 2007. Vocês vejam que o verde aí, 2007, são os 3 primeiros meses do ano, que já são bem maiores que os 3 primeiros meses do ano passado, que foram muito maiores que os meses de 2005. Então, nós estamos com o setor em franco crescimento nas linhas domésticas. Os números mostram o que eu estou dizendo. Então, vocês vejam que, olhando mais oferta e demanda, 2002 e 2003 foram anos muito ruins para a aviação civil brasileira. Praticamente, o País não cresceu nesses 2 anos, cresceu 0%, 0,1%, e tivemos uma crise muito grande após 99, que se agravou com 2001, com o 11 de setembro. Essa crise levou a que, na entrada do ano de 2003, todas as empresas brasileiras operassem no vermelho. Inclusive a



Gol, que recém estava sendo criada, e a TAM, que crescia já naquela época, operavam em vermelho, tanto que o DAC, na época, autoriza um *code-share* entre a VARIG e a TAM, que vem a vigorar até o início de 2004. Autorizam o *code-share* e baixam uma portaria não permitindo às empresas importar aeronaves, ou seja, limitando a ampliação de oferta, porque a situação era extremamente crítica para as empresas. Essa situação se reverte de forma significativa a partir de 2004 — olhem a pressão de demanda de 12%. Em 2005... Já tinha sido um crescimento bom, 12%, para uma economia que cresceu 2,8%, em 2004. Em 2005, dá um crescimento de 26% sobre um crescimento de 12%; em 2006, dá um crescimento de 12%; e entra 2007 com um crescimento de demanda na casa dos 17%. Então, são indicadores de 2 dígitos, muito superiores ao crescimento do País e muito superiores a qualquer setor do Brasil. Não há um setor no Brasil hoje crescendo isso, nem o aço, nem o petróleo, nem área nenhuma. Então, é um crescimento muito significativo, com uma feição de sustentabilidade. A feição é de sustentabilidade, porque há pressões de demanda — os gráficos que vou apresentar vão mostrar isso. Agora...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Praticamente dobrando em 4 anos — esses números vão aparecer numa tabela. Agora, aqui são as empresas brasileiras nos vôos internacionais. Verifiquem que nós tivemos aqui uma inversão do quadro. Esta linha verde clara é o ano de 2006. Ou seja, o que acontece a partir de março? Começa a *débâcle* dos serviços da VARIG. Então, essa derrubada tão intensa nas linhas internacionais brasileiras, na oferta de assentos — porque isso aqui é a oferta —, ela vai se repetir na demanda. Você não tem oferta. As pessoas que viajaram ao exterior procuraram as empresas de bandeira internacional. Você tem também essa queda. Começa uma recuperação no final do ano de 2006, início de 2007. E os números mostram isso com absoluta clareza. Também vinha crescendo em 2004 e 2005 — 9% em 2004, 7% em 2005... Uma queda na demanda das empresas brasileiras de 28% em 2006. Em 2007, um pequeno crescimento, ou seja, não há ainda recuperação. Por que não há, Srs. Deputados? Por duplo motivo. Primeiro, porque uma empresa aqui dentro substituída... é mais fácil, no mercado doméstico, que o cliente migre. Ele migra com mais facilidade: se ele era um cliente da VARIG, ele migrou para as outras empresas com mais rapidez. No exterior, uma empresa



nova, chegando, tem que consolidar, inclusive, a sua imagem, o seu *marketing*. E, segundo, porque nós tivemos, por decisão judicial, a malha da VARIG congelada. Nós não pudemos redistribuir, até hoje, no internacional, a malha da VARIG. O prazo que nós estamos contando, a partir da decisão judicial e da adjudicação da empresa, é exatamente 18 de junho de 2007. Então, não conseguimos substituir com a bandeira brasileira até agora, por essas decisões judiciais. Este dado também é muito importante que eu traga aos Parlamentares, porque isso é o *yield*, é a receita, reais por quilômetro, o *yield* médio. Isso mostra que nós estamos vivendo um momento interessante, ou seja, as tarifas estão caindo — isso nas linhas domésticas. As tarifas estão caindo significativamente em relação a janeiro de 2003, o que é bom para o usuário. Agora, sempre sobra aquela pergunta: estão caindo as tarifas porque tem uma concorrência predatória? Ou estão caindo as tarifas porque a concorrência está sendo positiva ao cidadão brasileiro? Nós vamos mostrar qual é a nossa opinião a respeito. Nos internacionais, o *yield* médio das empresas brasileiras inverteu-se. Nós tivemos uma tarifa já um pouco mais alta, ela teve uma tendência de decréscimo aqui, por volta de abril a final de 2005, e voltaram a subir de novo as tarifas internacionais das empresas brasileiras nesse *yield* médio. Este gráfico é muito importante para nós entendermos o setor de aviação e a sua saúde, e esse gráfico explica se a concorrência é predatória ou não, porque, às vezes, as tarifas são muito baixas, uma empresa está muito mal financeiramente, baixa as tarifas até por um aspecto de sobrevivência, ou, então, própria tentativa de monopólio. Esse gráfico mostra que não. Nas linhas domésticas, esta linha de 65% de aproveitamento é o que nós chamamos na aviação de uma linha virtuosa, ou seja, diz-se que uma aeronave passa a dar respostas positivas, operacionalmente, a uma empresa, do ponto de vista econômico, se ela tem uma ocupação média acima de 65% e um tempo de vôo superior a 9 horas, 9,2 horas/dia. O que está ocorrendo com os tempos de vôo no Brasil... Essa é uma grande revolução. Para os senhores e as senhoras terem uma idéia, no ano de 2001, a VARIG voava 6 horas por dia por aeronave; a TAM tinha um aproveitamento um pouco melhor, na casa de 8 horas; a VASP e a Transbrasil, era um pouquinho menos que a VARIG. No ano de 2001, a Gol surge com um aproveitamento de 10 horas/dia. Portanto, ela surge com um nível de competitividade superior às demais. Hoje, a Gol está operando na casa dos 13,7



horas/dia, e a TAM está operando na casa dos 13,1 horas/dia de aproveitamento da aeronave, muito superior àquelas 9 horas do chamado ambiente virtuoso, e todas estão acima dos 65% de ocupação. Então, esse gráfico, quando é cruzado, dá a saúde da operação, a saúde financeira da operação das empresas, ou seja, todas as empresas — isso é uma média, evidentemente, e, com as médias, a gente sempre tem que ter cuidado —, mas a maioria das empresas brasileiras estão tendo resultados econômicos muito satisfatórios. E, como eu mostrei na tela anterior, baixando o preço. Então, realmente, o ambiente concorrencial neste momento é bom, porque não está se baixando o preço porque uma empresa está morrendo. Está-se baixando o preço porque se tem demanda, e a empresa está obtendo lucratividade. Portanto, significa que nós podemos trabalhar ainda com preços mais baixos na atual circunstância. Quando nós vamos para a linha virtuosa internacional, que cresce de 65% para 75% — quando falo aqui internacional, são vôos acima de 5 horas, e doméstico, vôos abaixo de 5 horas —, essa linha, que vem mais ou menos parelha desde janeiro de 2004, começa a ter uma queda. O que nós podemos dizer? As empresas brasileiras não estão operando com lucratividade nos vôos internacionais neste momento. Por isso, também, os preços estão em ascensão. Como elas não têm lucratividade, estão subindo seus preços. O Presidente aqui disse: dobrou o número de passageiros. Dobrou, Presidente. Esses são os dados da INFRAERO sobre embarques e desembarques no Brasil. Nesse ano de 2006, alcançamos a casa de 102 milhões, 185 mil e 376 desembarques e embarques. O senhor veja que, em 2003, eram 71 milhões. Então, realmente é um crescimento muito significativo, e já estamos com um crescimento sobre o ano passado de 8,45%; muito significativo esse crescimento. O movimento de passageiros — eu peguei 3 grandes aeroportos, hoje os principais em termos do chamado *hub* doméstico, os pontos... Na minha terra, nós chamamos de baldeação. São os pontos onde há embarque e desembarque, mas que têm grande volume de tráfego, que é Congonhas, Guarulhos e Brasília. Brasília hoje já é um grande *hub* do mercado doméstico brasileiro. Ou seja... Eu gosto até de dar esse exemplo, porque tem alguns gaúchos na sala: quando eu vim morar em Brasília, faz 4 anos, nós tínhamos 1 vôo diário para Porto Alegre; hoje temos 7. Por que aumentamos muito os vôos diários *non-stop* para Porto Alegre? Porque o *hub* Brasília viabilizou esses vôos



diários. Quando os vôos eram Brasília-Porto Alegre ida e volta, e você não tinha a continuidade desse vôo, e a distribuição... Por exemplo, se eu quisesse ir a Campo Grande, há quatro anos atrás, eu era obrigado a passar por São Paulo. Hoje eu posso pegar um vôo em Porto Alegre, em Salvador, em Teresina, em Manaus, vir a Brasília e aqui imediatamente embarcar numa conexão a Campo Grande. Eu chamo a atenção disso não é para fazer uma defesa de mérito. É porque essa é uma realidade que nós precisamos, sempre quando a gente atuar na aviação, estar com ela em mente. Eu sei que os Srs. Parlamentares se preocupam... Eu já ouvi, inclusive, nesta CPI, ou vi pela TV da Câmara, algumas preocupações sobre essa questão: se o volume de vôos em conexões está prejudicando, está causando esses problemas. Evidentemente, quando o sistema não funciona a contento, os vôos em conexões acabam aumentando os problemas, porque você tem um volume. Agora, do ponto de vista do usuário, comparando 4, 5 anos atrás e hoje, não há a menor dúvida de que, se o sistema funcionar como deve, é muito melhor para o usuário ter um sistema com *hubs* domésticos, inclusive muito mais do que Brasília e São Paulo. O Brasil precisaria ter 4, 5, 6, 7 *hubs*, como têm os Estados Unidos, por exemplo. Você sabe que os Estados Unidos têm 7, 8 grandes *hubs*, cada empresa grande americana se concentra num *hub* especialmente, e ali distribui para todo o mercado norte-americano. Com isso, a gente chega rápido aos mais variados destinos. Eu peguei aqui Congonhas, Brasília e... para também dizer do aumento nesses aeroportos. Vejam que, em 2000, Congonhas tinha 10 milhões de embarques e desembarques; hoje está com 18 milhões e 400 mil. Guarulhos tinha 13 milhões e está com 15, não cresceu muito. Cresceu mais em Congonhas. E Brasília tinha 5 milhões. Os Srs. Parlamentares aqui que têm mais de um mandato, Brasília era um aeroporto de 5 milhões de passageiros/ano, e passou a 9,699 milhões. O que é que tornou Brasília isso, e Congonhas especialmente? É o *hub*; é a capacidade distributiva desses aeroportos. É isso que fez esse enorme movimento aumentar. Coloquei essa tela aqui, porque nesta Casa eu fiz manifestações, creio eu que deturparam, porque eu disse que o setor não estava em crise, e reafirmo isso: o setor não vive uma crise, os números mostram. O que nós temos são problemas sérios na infra-estrutura, nos serviços, que têm que ser sanados. O setor vive um grande ambiente de expansão. E eu mostrei aqui os investimentos que as empresas



brasileiras estão fazendo, que são, realmente, extremamente significativos: a TAM colocou a captação de um bilhão e meio na bolsa; a Gol botou 500; a VRG havia sido comprada pelos antigos controladores por 307 milhões; a BRA tem novos sócios, que incorporaram 180 milhões; a OceanAir, os seus proprietários aportaram 170 milhões; a Trip, que é uma empresa regional, tem um novo sócio, 40 milhões; a Gol comprou a VRG, a VARIG, agora, por 648 milhões. Do ponto de vista das empresas, eles não estão vendo crise no cenário futuro, não; eles estão vendo crescimento, muito crescimento. Esse crescimento só não acontecerá se a nossa infra-estrutura não for capaz de dar vazão, porque há vontade, desejo, busca de aeronaves para isso. Um outro caráter para o qual eu quero chamar a atenção dos Srs. Parlamentares... Nesse sentido, Presidente, eu trago à Mesa já... Eu vejo esse debate também ocorrer, e ele infelizmente não é bem explicado. A ANAC liberou muitos vôos; por isso, a crise; é uma espécie de engarrafamento. Todo mundo tem a imaginação de uma cidade grande, que tem o tráfego engarrafado em determinados horários. Então, a Agência... E, por isso, eu quero lhe entregar aqui, Presidente, aqui tem um modelo de como é que é a liberação de um HOTRAN — horário de transporte — para qualquer empresa regular. A Agência... Houve um conjunto de entidades, entre elas especialmente a INFRAERO e o DCE, sem as quais, aqui eu mostrei, está aí nesse trabalho... Essa é uma tabela da grade COMCLAR, que é a comissão que analisa isso. Todos esses “o.k.s” têm que ser preenchidos. E, quando tem a palavra “restrito”, não é preenchido, a palavra “restrito”. Todos esses “o.k.s” têm que ser preenchidos, para que nós liberemos um horário de transporte. Ou seja, se o DCE disser para nós que não há condições no tráfego aéreo brasileiro, essa empresa não levará esse horário de transporte. Está tudo isso... Isso vem assinado pelos representantes do DCE, da INFRAERO, das empresas aéreas, numa concessão de uma HOTRAN — na verdade, é uma autorização, não é concessão; a empresa já é uma concessionária; tem que ser uma concessionária, de uma autorização. Então, deixo à Mesa, porque eu acho que é um material de consulta importantíssimo para terminarmos com esse debate, que, não sei por que, persiste — e eu quero mostrar também que, além de persistir, ele persiste de forma equivocada. Esse gráfico mostra os vôos em relação às HOTRANS, ano a ano — puxamos lá de 2000. Vocês podem ver que, a partir da existência da ANAC, nós



temos liberado menos HOTRANS que a média histórica do DAC — tanto HOTRANS quanto vôos. Em 2006, que é a existência da ANAC, 1.900 vôos contra 1.898 vôos: 12 vôos a mais; subiu somente 12 vôos a mais — não é isso que pode ter impactado os céus brasileiros. Outros dados são importantes. Aqui os gráficos que mostram tabelas, os vôos em relação às HOTRANS, ano a ano. Essa tabela é muito importante porque ela mostra o número de aeronaves de passageiros que nós tínhamos no Brasil em 2001 e em 2006. Pasmem os senhores e as senhoras: em 2001, tinha 350 aeronaves de passageiros voando nos céus do Brasil; em 2006, tem 265, menos do que havia em 2001, e vem caindo. E aqui estão os tipos de aeronaves e o número de aeronaves de passageiros que nós temos no Brasil. Aí alguém vai dizer: “Bom, então não é a aviação comercial que impactou, é a aviação geral, é o pequeno avião, é o avião executivo, é o helicóptero.” Também não. Esse é o RAB — Registro Aeronáutico Brasileiro —, é o emplacamento, que é feito hoje pela ANAC. O RAB mostra, desde 1996, que nós temos um crescimento constante na aviação geral: algo em torno de 5% a 6% ao ano. Portanto, toda a nossa área de controle do espaço aéreo tem isso absolutamente planejado. Não teve assim um impacto; em 2006, saltou e, aí, foi uma surpresa: o RAB tem crescido de forma histórica, constante, previsível; não tem alterado. Aí alguém pode nos perguntar: “Mas, então, foram pousos e decolagens? Os aviões não aumentaram, mas aumentou muito o número de vôos.” Em parte, aumentou, mas não é muito significativo. Eu trouxe Congonhas, Guarulhos e Brasília. Quando a gente traz os 3 principais aeroportos em termos de movimento hoje, nós podemos observar: em 2000, Congonhas tinha 227 mil e 841 movimentos; hoje tem 230 mil. Guarulhos tinha 171 mil; hoje tem menos: 152 mil.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - É. Aqui são pousos e decolagens, é o movimento aéreo. Brasília tinha 117 mil; hoje tem 120 mil. Aqui é a prova do gráfico: aqui o número de empresas que cresceu muito pouco — nós temos 21 empresas somente no Brasil em atuação —, e aqui o número de vôos por dia que nós temos, em torno de 1.425, hoje — em março do ano passado, 1.406. E aqui o número de movimentos: observem que mantém uma linha. Aí vem a seguinte pergunta: “Mas, então, o que ocorreu? Como é que aumentou brutalmente o número de passageiros,



o número da demanda, e caiu o número de aeronaves?” Aumentaram as aeronaves, o tamanho. Uma empresa que voava com um Focker 100, como a TAM, 108 lugares, hoje voa com um Airbus, 148 lugares, 144 lugares. A VARIG voava muito com o 737-300, que ia até 126, 128 lugares, uns até com menos, quando tinha classe executiva. Com a saída do 737-300, a Gol cresce com o 737-700, 737-800, aeronaves que vão até 176 lugares. Então, diminuiu o número de vôos nos céus do Brasil, aumentou o numero de passageiros sendo transportados.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Índice de ocupação?

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não. Depende da demanda. Se não tem demanda, não tem ocupação.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não, a demanda só aumenta a partir de 2004. Por isso que eu volto a afirmar o que afirmei nesta Casa: a nossa crise do setor aéreo, ela se deu entre 1999 e 2003. Foi uma crise de demanda fortíssima. Essa crise foi crise de demanda, ou seja, não tinha gente para voar nos aviões. Tanto que, em 2003, volto a frisar, o DAC autoriza um *code-share* entre a TAM e a VARIG, as 2 maiores empresas brasileiras, e restringe...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - O *code-share* é um acordo operacional: o seu passageiro pode voar na outra aeronave, ou seja, ocupar a outra aeronave. Por que se fez isso? Porque havia uma subocupação das aeronaves. Elas estavam na casa de ocupação abaixo dos 60%. E mais, O DAC baixa uma portaria restringindo a compra de aviões naquele ano. Ou seja, não aumentar a oferta; pressão sobre a oferta para tentar ver se a demanda acompanhava. Essa pressão de demanda estamos vivendo de 2004 para cá. Esses são os números absolutamente comprovados que eu posso mostrar aos Srs. Parlamentares. Aqui uma comparação, porque alguém acha que nós temos um volume de tráfego, Srs. Deputados, extremamente significativo. Então, eu trouxe o tráfego americano e o europeu. Porque se os céus do Brasil estão muito lotados, imaginem como é o céu dos Estados Unidos. As nossas operações são algo em torno de 10% do volume de



operações nos céus americanos, e algo em torno de 20% em relação à Europa. Então, realmente, os nossos céus têm muito espaço ainda para serem ocupados. Aqui, é só pegar os 2 terminais de São Paulo, que mostram aquilo que eu vinha falando: os movimentos das aeronaves e os passageiros crescendo. Aqui está a justificativa: aumentou o tamanho das aeronaves. Esses são os dados que a ANAC tem e o sistema tem; ninguém tem outros dados — não há tabelas diferentes dessas. A INFRAERO tem esses dados, o DCE e o Comando da Aeronáutica têm esses dados, o Ministério da Defesa tem esses dados, as empresas aéreas têm esses dados. Aliás, o responsável pela consolidação desses dados é a ANAC. Portanto, esses são os dados oficiais brasileiros; não são outros. Nesse sentido, Presidente, o que que a ANAC fez? Está em fase bastante adiantada... Nós preparamos um estudo da infra-estrutura aeroportuária brasileira e um estudo da infra-estrutura do espaço aéreo brasileiro. O do espaço aéreo brasileiro não está pronto ainda — nós e o DCE estamos bastante adiantados —, mas a estrutura da infra-estrutura aeroportuária estou lhe passando às mãos. Nós temos aqui todas as necessidades previstas, planejadas, para a infra-estrutura aeroportuária. Leia-se pátio, leia-se pista e leia-se terminal de passageiros, até o ano de 2025. Esse trabalho, como eu disse, ele ainda é de forma preliminar; inclusive, é um estudo de horas/pico, porque também não adianta só estudar médias. No serviço regulado, no serviço público, nós não podemos trabalhar com médias, temos que trabalhar com hora/pico. Imaginem se na área elétrica nós trabalhássemos com as médias? Então, o cidadão não poderia tomar banho na hora/pico das 7h da noite, porque passou a média histórica do consumo de energia. Temos que trabalhar com hora/pico. Acho que a ANAC consolidou isso e tenho certeza de que a INFRAERO já aceita isso de forma integral. É esse trabalho que nós temos que fazer. Aeroportos, eu posso citar o de Porto Alegre, que é novo, é um aeroporto de 2002, e em que você já tem horas/picos esgotadas, especialmente às 7h, 8h da manhã. Depois, o aeroporto fica vazio o dia inteiro, vai ter uma lotação novamente à noite. Se for pela média, o aeroporto de Porto Alegre daria para, até 2015 — aquele terminal aeroportuário —, se for pela hora/pico, aquele terminal aeroportuário está nos seus limites. Então, é muito importante esse estudo que estamos passando à Comissão. Volto a dizer, falta ainda o tráfego aéreo, porque ele se compõe... isso da infra-estrutura. E ainda



fica faltando, Srs. Deputados, um estudo que, infelizmente, a ANAC não consegue acessar, que é — perdão pelo trocadilho — a acessibilidade aeroportuária. Qualquer estudo, qualquer planejamento sobre infra-estrutura na aviação civil, ela necessita ser... trabalhar também as acessibilidades locais. Infelizmente, esses estudos nunca foram feitos no Brasil. Por isso que há uma resolução do CONAC determinando que nós façamos o Plano Aeroviário Nacional — o PAN. Nós estamos em pleno andamento; foi uma das primeiras atitudes da ANAC iniciar o Plano Aeroviário Nacional. O que temos no Brasil são planos aeroviários estaduais, feitos pelo antigo IAC, DAC, junto com os Estados. E é por isso que muitas vezes os terminais aeroportuários... Se nós pegarmos exemplos, exemplos assim claríssimos, como Congonhas, basta ver as fotos da época em que ele foi construído e as fotos que nós temos hoje: equipamento (*ininteligível*), equipamento que abre às 6h da manhã e fecha às 11h. O maior aeroporto da América Latina fecha às 11h da noite e abre às 6h da manhã. Qualquer problema que nós tivermos em Congonhas — seja por problema meteorológico, por exemplo —, nós não conseguimos recuperar, no mesmo dia, reestruturar aquela malha que passa por aquele aeroporto. E, no entanto, é o nosso maior aeroporto. Então, esses problemas, infelizmente, o Brasil tem que começar a se planejar no longo prazo. E isso envolve muito as administrações municipais, a ocupação do território contíguo aos aeroportos. Porque, em geral, ocorre essa ocupação, e depois vem um conjunto de movimentos legítimos dos moradores: problema de barulho, problema de poluição. O Ministério Público tem atuado muito contra esses equipamentos aeroportuários no sentido de criar ambientes de... termos de ajustes de conduta para que o aeroporto tenha limitações... E cada limitação num ambiente aeroportuário como esse ocasiona um problema no todo. Por quê? Porque cada vez as malhas são integradas. E por que que as malhas são integradas? Para você utilizar mais as aeronaves por dia. Dei o exemplo: as horas que se utilizava em 2001, quantas horas se usa uma aeronave hoje. E por que que é bom se utilizar mais a aeronave todos os dias? Porque você baixa preços. Então, estou entregando à Mesa, também, este relatório. Aqui, vamos entrar agora em aspectos de cancelamentos, atrasos de vôos. Esse gráfico, ele marca um histórico brasileiro, de 2003 para cá, sobre cancelamentos e atrasos: em vermelho, temos o número de vôos, em torno aí dos 600 mil vôos; em verde, o



número de operações atrasadas com mais de 1 hora; em azul, o número de cancelamentos. Eu trago esse gráfico — não tenho absolutamente nenhuma intenção de justificar nada —, eu trago esse gráfico, porque ele mostra o seguinte: o Brasil padece, há muito tempo, de atrasos e cancelamentos. Eu até entendo quando alguém diz: “Querem culpar somente um”. Por quê? Porque nós temos um histórico de atrasos e cancelamentos; eles estão aí. Se voltarmos para trás, ele segue mais ou menos essa linha. Eu cheguei a escrever um trabalho — entreguei à imprensa —, no início deste ano — poucos o divulgaram —, que fazia esse estudo. Os motivos do atraso e do cancelamento podem não ser os mesmos; os motivos podem mudar, mas esse é o histórico; você tem um histórico no Brasil de atrasos e cancelamentos. Motivos de *overbooking*. Eu trago à Mesa, Presidente, também... Está no nosso *site* uma consulta pública sobre *overbooking*. Nós já vínhamos preparando isso. O Ministério Público vem em conversações conosco, há um bom tempo, para nós trabalharmos um termo de ajuste de conduta. O Ministério Público de São Paulo, no ano de 2001, tentou um termo de ajuste de conduta — ele chegou a ser escrito, mas ele nunca veio para o Ministério Público Federal, e, portanto, isso teria que ser um termo para todo o Brasil. Por isso que o *overbooking* não tem, digamos, uma regulação mais efetiva no País. Evidentemente esse é um tema que é um tema no mundo todo, ele é um tema mundializado. A União Européia, através do Parlamento Europeu, acabou de legislar sobre isso — e nós nos inspiramos, inclusive, nessa legislação. Está em consulta pública para nós recebermos sugestões. Eu vou entregar a esta Casa e a esta CPI também esta nossa consulta pública sobre *overbooking*. Aqui, eu trago um gráfico que mostra somente os percentuais daquilo que eu falava antes. Em 2003, 67% das operações previstas foram realizadas; 14% foram atrasos de vôos; 19%, cancelamentos. Em 2004, 72% foram realizadas; 12% foram canceladas; 16%, atrasadas. Em 2005, 71% foram realizadas; 19% foram atrasadas; 10% foram canceladas. Em 2006, 67% foram realizadas; 20%, atrasadas, e 13% foram canceladas. Em 2007, 61% foram realizadas; 25%, atrasadas, e 14%, canceladas. Aqui, um outro dado, porque volta e meia eu também recebo essa crítica — e, aliás, recebo-a sempre com muita humildade, porque elas são bem-vindas. “Ocorreram muitos problemas, e a ANAC não fez nada; a ANAC não se mexe, não se movimenta”. Eu trago aqui... Vejo aqui o Deputado Carlos Willian, que



foi Relator de uma comissão externa elaborada por esta Casa e fez um trabalho bastante grande, e que nos ajudou muito, porque foi um trabalho que nos deu... O Deputado Gabeira também participava; na época presidia o Deputado Colares... Nós estamos trazendo aqui todos os autos de infração contra as empresas principais, empresas brasileiras, que nós viemos aplicando, e os anos: 2005 — portanto a ANAC não existia —, está aí por atraso, por manutenção, por bagagem extraviada, por cancelamento, por *overbooking*; 2006 está aqui também, vocês podem ver que há um acréscimo nos nossos autos de infração. E aí os primeiros meses de 2007 até abril. Agora, o CBAER, a nossa lei, a nossa norma, tem limites. Ela diz que uma empresa aérea tem obrigação com o usuário quando o atraso passar de 4 horas. Está escrito, senhores: o CBAER, o Código Brasileiro de Aeronáutica, no seu art. 230, se não me falha a memória... Está aqui: “*Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 4 horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro em voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem*”. Logo adiante...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, por que não muda?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Oi? É lei. A ANAC está fazendo o seu papel — já informei isso —, preparando o que nós entendemos ser o correto; abrindo audiências públicas, como acabei de entregar à Mesa desta CPI, para que a comunidade, inclusive, participe, dando o seu posicionamento. Por quê? Porque o problema do *overbooking* é um problema que tem algumas complexidades. Há complexidade na questão do *overbooking*. Por isso que no mundo inteiro o *overbooking* é uma prática, no mundo inteiro. Por quê? Não é uma prática meramente brasileira. Porque, na contramão do *overbooking*, tem-se um instrumento chamado *no-show*. O que é o *no-show*? Quando você compra um bilhete aéreo, você tem 1 ano para usá-lo. Ao contrário do bilhete do ônibus — se eu comprar um bilhete de ônibus de Brasília para Belo Horizonte e não comparecer à rodoviária, perdi o bilhete, enquanto que se eu comprar um bilhete aéreo de Brasília para Belo Horizonte e não puder comparecer, esse bilhete vale por 1 ano. E um bilhete aéreo, às vezes, vale 1.000 reais, 1.500 reais, 800 reais; não é o preço de uma passagem



de ônibus. Ou seja, as empresas se utilizam desse instrumento chamado *overbooking* porque, dizem elas, o usuário se utiliza do instrumento chamado *no-show*: compra e não comparece.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - Só precisa ver em que percentual.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - É. Nós temos esses percentuais. Esses percentuais estão explicados, e nós passamos a vocês, aqui, neste trabalho. Inclusive as multas que a ANAC aplica estão aqui. O senhor quer saber, por exemplo, em 2007: nós já aplicamos, por *overbooking*, 77 multas. Estão ali as empresas que praticaram os autos de infração de *overbooking*. Em 2006, está aqui, *overbooking*: 719 multas aplicadas por prática de *overbooking*.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - E qual é a multa? Não dá para ver daqui.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - A multa é um outro problema.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Inclusive a da TAM, que fez um *overbooking* no Natal. Qual foi a multa da TAM?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - O Código Brasileiro da Aeronáutica...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Srs. Deputados, o Regimento não permite interromper o orador. Deixem-no fazer a exposição dele. No final, cada um vai interrogá-lo, fazer seus questionamentos.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Para o senhor, nada é permitido.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - O Código Brasileiro de Aeronáutica... Mas eu agradeço os apartes, porque ajudam na explicação. O Código Brasileiro de Aeronáutica tem um artigo que trata das multas, que é o art. 299, que fala de 1.000 valores de referência — volto a insistir: ele é um Código de 1986. Mil valores de referência. E depois exemplifica em 3 artigos, em “n” letras, tudo o que é “multável”, que é infração. No ano 2000 — eu vou passar à Mesa, também, tanto os aspectos do Código —, o DAC criou uma IAC, chamada 200... Não. Perdão! Desculpem o engano, mas eu tenho aqui. Uma IAC, que quer dizer Instrução de Aviação Civil. É um instrumento do poder normativo. Essa IAC nº 12-1001 cria um ambiente legal de valores de multas. Por exemplo, Srs. Parlamentares, ela diz aqui que... São várias tabelas sobre multas. Eu vou deixar isso também com a Mesa, porque acho que é um instrumento de bastante... Aqui. Por exemplo, se... Vamos pegar aqui o art. 303,



letra "n", que é o que fala de atrasos de vôos. Art. 303, letra "n", item 3, está aqui: "*Não observar, sem justa causa, os horários aprovados*". Sem justa causa. A empresa que não observa, sem justa causa. Se o aeroporto de Curitiba, que fecha muito por questões de neblina, está atrasado, tem uma justa causa. Por segurança de vôo não se pode voar com aquela aeronave enquanto o aeroporto está fechado. Valor máximo para pessoa jurídica: 8 mil reais. Isso é o que disciplinam as normas que a ANAC tem que obrigatoriamente seguir. A única coisa que a ANAC não pode fazer é descumprir a lei, até porque, se descumprir, se entra na Justiça, esta infração é inócua.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É como este Presidente aqui. (*Risos.*)

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Então, passo também às mãos do Deputado Presidente da CPI, mais esse instrumento.

**O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA** - Quais as causas justas?

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - (*Intervenção fora do microfone. Inaudível.*)

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - O *overbooking* da TAM deu 8 mil?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. dê sua palestra aí. Não pode ser interrompida.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Eu tenho todos os dados. Acredito que o próprio debate será muito esclarecedor. Nós fizemos... No episódio do Natal... Aliás, eu tenho uma cronologia da crise aqui, já que essa é a palavra que se utiliza nesta CPI. Muitos falam "apagão", coisas assim. Eu fiz uma cronologia — da imprensa, não é da ANAC. Isso aqui é imprensa. Desde o dia 29 de setembro, nós lemos todos os jornais e fizemos uma cronologia. Essa cronologia mostra o que eu tinha falado na Comissão de Turismo e Desporto, Comissão de Defesa do Consumidor desta Casa. Vários Deputados estão presentes. Nós tivemos crises agudas em 16 dias, de 29 de setembro até hoje — cronologia da própria imprensa, 16 dias. Nesses 16 dias, alguns problemas foram de equipamentos — parece que o Brigadeiro Ramon, hoje pela manhã, se referiu a isso —, problemas nos equipamentos; e tivemos aqui — está na cronologia — uma crise que antecedeu o Natal. E, como houve manifestações aqui em apartes, eu não tenho por que deixar de falar e posso



responder. A ANAC, durante aquele momento da crise do Natal, tratou de ajudar e colaborar para que nós a debelássemos rapidamente. O que fizemos? Junto com a FAB, foram disponibilizadas 7 aeronaves da Força Aérea, nós requisitamos aeronaves das demais empresas regulares — um total de 21 aeronaves serviram à TAM naquele momento. No dia 26 de dezembro, portanto, um dia depois do feriado de Natal, nós instalamos uma força-tarefa dentro das empresas aéreas, inclusive a TAM, para que nós não tivéssemos um problema similar no Ano Novo, que era dali a 1 semana, também um momento de altíssima temporada. Essa força-tarefa detectou uma prática de *overbooking*, na casa de 3%, das operações da TAM. Não tinha detectado *overbooking* em outras empresas. Três por cento. Isso está publicado no *site* da ANAC. A força-tarefa. Terminada a força-tarefa, como ela foi um trabalho de 2 dias, nós entendemos que nós tínhamos que fazer uma auditagem e nomeamos, no dia 4 de janeiro, uma auditoria com os funcionários da ANAC. Essa auditoria também está publicada no *site* da ANAC. Ela encerrou-se no dia 30 de março de 2007. Começou em 4 de janeiro e encerrou-se no dia 30 de março. Na questão específica deste aparte que recebi, ela manteve algo em torno de 3% das operações da TAM em *overbooking*. Essa auditoria está toda ela escrita e apresentados os documentos. São mais de mil páginas documentadas sobre o que houve. Na minha opinião — para não me negar a esses apartes, até porque nas perguntas nós podemos esclarecer —, o problema principal foi a saída da operação de 6 aeronaves da TAM, que tiveram o chamado — na linguagem da aviação — *no-go*, ou seja, tiveram manutenção não-programada, saíram, não estavam programadas para sair, pararam de operar. A empresa operava nos seus limites máximos de capacidade naqueles dias. São momentos de altíssima temporada. Portanto, não conseguiu fazer a transferência, fazer endosso de bilhetes, sequer transferir para suas aeronaves, que também voavam cheias, nem para as congêneres, que também estavam cheias. Não havia aeronaves que se pudesse transferir naquele exato momento daquela crise. E, como as nossas malhas aéreas estão muito integradas, ela não conseguiu resolver o seu problema num curto espaço de tempo; ela levou 72 horas, com essa ajuda que nós conseguimos, através da FAB e de outras empresas, colocando aeronaves pelas madrugadas, resolvendo aquele problema específico. Igual... Eu considero que foi um momento extremamente difícil, mas que a força-



tarefa que nós realizamos, ainda em 26 de dezembro, que criou o ambiente para que cada alta temporada nós mantivéssemos as mesmas estruturas, ou seja, uma estrutura prévia que a ANAC vai, junto às empresas, e verifica as suas centrais de reserva, verifica o número de aeronaves disponíveis, verifica aeronaves em *backup*. É isso que nós estamos fazendo. Nós fizemos no Ano-Novo, fizemos no Carnaval, fizemos na Páscoa e fizemos no feriado de 1º de Maio. Em nenhum desses feriados tivemos qualquer problema na prestação de serviços das empresas aéreas. E é determinação, por uma resolução da Diretoria da ANAC, que nós teremos essa força-tarefa a cada evento que se aproxime de um movimento de alta temporada. Portanto, realizaremos isso na antecedência das férias de julho, realizaremos nos outros feriados que haverá no País daqui para frente, como estamos realizando desde o feriado de Ano-Novo. E acho que com um resultado muito positivo. Em nenhum feriadão, depois do Natal, nós verificamos problemas como aqueles que tínhamos verificado naquela época. Por último, Presidente, talvez... Eu sei que a CPI se dividiu em módulos e nesse primeiro módulo está trabalhando muito a questão do acidente. Por isso eu deixei por último o que eu considero em cima do módulo acidente aéreo *Legacy-Boeing* — eu gosto de dizer acidente aéreo *Legacy-EMBRAER-Boeing-Gol*. A gente diz acidente aéreo *Legacy-Gol* e esquece de dizer a palavra Boeing, que, afinal, é a empresa que fabricou. Esse avião é um avião da Boeing, por sinal, um avião novíssimo, que tinha menos de 200 horas de voo, tinha 14 dias de operação no Brasil. E o nosso avião *Legacy*, da EMBRAER, estava na sua segunda hora de voo. Os 2 aviões eram extremamente novos, modernos, e ocorreu aquele trágico acidente. Compete à Agência Nacional de Aviação Civil, em caso de acidente aéreo ou incidentes, mas em caso de acidentes aéreos, seguir a Instrução de Aviação Civil de nº 200, a qual também quero passar à Mesa desta CPI. IAC 200-1001, que diz todas as obrigações de fiscalização que nós temos que ter sobre um acidente. Não compete à ANAC a investigação deste acidente aéreo. Quero deixar isso claro. Compete à ANAC participar dessas investigações, porque o sistema de investigação, o SIPAER, é um sistema que reúne todas as peças fundamentais para uma investigação de um acidente aeronáutico. Aqui quero fazer um particular — já fiz nesta Casa mais de uma vez: a aviação civil brasileira agradecerá muito se esta Casa e o Congresso Nacional se debruçassem sobre a



descriminalização do acidente aéreo. A OACI — Organização da Aviação Civil Internacional prega para os países membros — o Brasil é fundador da OACI — que nós trabalhemos a descriminalização. Por quê? Por uma simples razão: a própria Constituição brasileira determina que ninguém pode, ninguém deve, a ninguém se tira o direito de produzir provas contra si mesmo. Se, por acaso, eu tive uma culpabilidade num acidente aéreo, eu posso não produzir as provas necessárias. Para quê? Para que nós não venhamos a ter os mesmos problemas em outro acidente. Essa é a lógica. Alguém pode dizer: “Mas e um avião ilícito entrando nos céus brasileiros?” Não segue o SIPAER. O ilícito sequer é analisado como acidente aéreo. É um abate. Na nova Lei do Abate, por exemplo, se a Aeronáutica porventura abater um avião de tráfico de drogas ou de armas, isso sequer é analisado pelo SIPAER. Não vai para o sistema fazer investigação, porque ela é uma aeronave ilícita. Nós estamos falando de aeronaves lícitas. O que é uma aeronave lícita? Tem prefixo, tem pilotos habilitados, em dia, e tem plano de vôo. Isso é um vôo lícito. E é esse vôo lícito, quando ele sofre um acidente, é que nós vamos fazer essa investigação com o intuito fundamental, principal, de não permitir que esse acidente volte a ocorrer. E, por isso, é fundamental o depoimento de controladores, de pilotos, de torre, de todos aqueles que, de um modo ou de outro, acabaram tendo influência naquele acidente, ele ter acontecido. Então, eu acho isso um fato importante. A que cumpre a ANAC num acidente aéreo? Esta IAC. E ela diz: “Fiscalize a empresa, aquela que cuja aeronave sofreu o acidente, se ela está cumprindo todas essas determinações.” Número 1: a empresa deve solicitar e informar os passageiros, o nome dos passageiros. A ANAC recebeu no outro dia, pela manhã, o nome dos passageiros. Inclusive vocês devem lembrar que a GOL anunciou inicialmente 155 passageiros e depois foi revisada para 154. Um passageiro tinha feito *check-in*, mas não compareceu ao vôo. Então, esse número ficou em 154, o número de mortos. Movimentar as administrações aeroportuárias, outra tarefa da ANAC. Foi feito. Por isso, quero chamar um parêntese. Essa IAC, vocês já devem ter ouvido nos aeroportos, que diz o seguinte: por solicitação da ANAC, — na origem era uma determinação; depois foi modificado para solicitação — pede que o passageiro preenche o seu nome e o nome de um familiar de pessoa próxima, com um telefone. Essa solicitação no bilhete de passagem, que fica junto com a empresa aérea



quando nós ingressamos na aeronave, é exatamente para, em caso de acidente, poder localizar os familiares, em que telefone. Por isso que é solicitado o preenchimento de nomes. A maioria das pessoas não tem esse hábito, às vezes não entende o porquê. É por isso, exatamente para que nós tenhamos o acesso rápido aos familiares. Cada empresa deve ter seu plano local de assistência às vítimas. No caso da Gol, ela montou base em São Paulo, na sua central, no aeroporto *Confort*, em Brasília, e no Hotel Tropical, em Manaus. Nome e telefone do contato da equipe de resposta à emergência. Eles providenciaram um 0800 e colocaram essas pessoas que estão aí listadas à disposição. Relação com o nome, endereço e telefone das autoridades. Foi feito durante logo após o acidente. Hospitais e UTIs Móveis. Estão todas descritas. Foram disponibilizadas pela Gol Linhas Aéreas. Hotéis de referência. A Gol disponibilizou 10 hotéis em Brasília e outros 26 hotéis em diversas capitais. Estão todos eles listados. Representantes religiosos — está escrito na IAC! Diversas entidades religiosas compareceram onde estavam os familiares das vítimas, muitas, inclusive, convidadas por esses familiares. Transporte desses familiares. Foram providenciados vans, táxi, táxi aéreo e até um jato da Total Linhas Aéreas. Polícia Civil, Militar e Bombeiros, todos foram mobilizados. Defesa Civil também. Serviços médicos aeroportuários, Polícia Federal, autoridades aduaneiras foram providenciados. Médicos: foram 31 médicos disponibilizados. Estão listados os nomes dos médicos que trabalharam durante aquele período, não só em Brasília, mas também em Manaus e no IML de Brasília. Psicólogos: 11 profissionais foram disponibilizados aos familiares. Estão aí os nomes dos profissionais. Consulados: havia 2 estrangeiros nesse voo, um português e um norte-americano. Foram acionadas as 2 Embaixadas, de Portugal e dos Estados Unidos. Na época, aí fala de DAC, SERACs e SACs, que hoje são ANAC, GER 1 e GER 6. GER 6, com sede em Brasília; GER 1, com sede em Manaus, de onde partiu o voo. A ANAC ficou de plantão durante todo aquele fim de semana, desde o exato momento, com um Diretor sempre presente, de plantão. Inclusive acompanhamos um grupo de familiares até o local do acidente. Os familiares, com toda a razão — qualquer um de nós agiria assim —, pressionavam muito as autoridades para respostas se havia sobreviventes ou não. E não havia como se ter essa resposta. É evidente que as informações que chegavam lá da Serra do Cachimbo eram



informações de que somente com um milagre poderia ter um sobrevivente naqueles condições. Mas o PARA-SAR, Sistema de Salvamento da Aeronáutica, a quem, Presidente, me permita fazer aqui um voto de louvor, porque, olha, somente quem foi até o local desse acidente pode saber o que que foi o trabalho que o PARA-SAR realizou. Eles sequer conseguiram descer no sábado de manhã, no primeiro momento. Essa aeronave foi localizada na madrugada de sábado, (*ininteligível*) o acidente. Foi considerada perdida a partir de 7, 7 e meia da noite. Uma aeronave, quando ela sai, ela desaparece dos radares, ela é considerada em desaparecimento, mas não quer dizer que ela sofreu um acidente. O acidente é declarado quando a autonomia dela ultrapassou o tempo de vôo. Então, toda a autonomia — está lá o volume de combustível que ela possui em relação ao peso, tudo isso são dados informados antes de ela partir... Quando ela não é encontrada e a autonomia dela ultrapassou é considerado um acidente aéreo. Então, a partir desse momento, inicia todo o processo de buscas. São encontradas as primeiras fuselagens na madrugada. De manhã, o PARA-SAR tenta descer no local. Não consegue porque o rapel daqueles helicópteros... As árvores eram tão altas que o rapel não permitia que os homens do PARA-SAR descessem no local. Eles tiveram que descer há mais de 2 quilômetros do local principal da fuselagem, vir derrubando mato, para chegar ao local, abrir a clareira, para, aí, sim, começarem a chegar as equipes de resgate. Isso ocorre por volta de, mais ou menos 1h, 1h30min da tarde de sábado. Quando o PARA-SAR consegue abrir a clareira, começam a chegar todas as suas equipes para o resgate. Portanto, nós, autoridades... Eu estava, na sexta à noite, quando recebi o informe, em Porto Alegre. Era véspera, inclusive, de eleição, e eu voto lá. Voltei no primeiro vôo, de manhã, para cá, às 7h da manhã. Voltei para Brasília. Nós não tínhamos essa informação. Os familiares pressionavam as autoridades por essa informação — volto a dizer, com razão. Qualquer familiar queria saber essa informação. Nós não tínhamos. Evidentemente que as informações que chegavam de lá eram informações de muitas dificuldades de sobreviventes. Praticamente um milagre somente poderia ter um sobrevivente. O que realmente acabou se efetivando a não-existência desse milagre pelas condições do acidente e o local onde ele caiu. Então, aqui também estão procedimentos que as empresas devem implementar. Descrevemos uma relação de listas de passageiros.



Foi ativado o Centro de Gerenciamento de Crise, junto ao SALVAERO, aqui em Brasília. Acionamento de um centro de assistência especial, também já informado. Centro de assistência telefônica, o 0800, já informado. Estabelecimento do Centro de Assistência Familiar criado pela Gol aqui em Brasília. Notificação dos familiares. Eles foram notificados por psicólogos. Viabilizar o trabalho das equipes envolvidas. Inclusive, foi iniciativa da ANAC. O Ministro da Saúde na época teve um gesto de grandeza: veio imediatamente até o nosso centro de operações de crises que estava aqui no aeroporto de Brasília, trouxe junto com ele o IML de Brasília, a Polícia Civil de Brasília e o Secretário de Segurança de Brasília. Fizemos uma reunião ainda no sábado tratando de como se daria esse procedimento, porque àquelas alturas se imaginava que realmente as dificuldades seriam imensas, já que eram 154 vítimas. Também a operacionalização nos aeroportos afetados. Nós fizemos todas as operações aí descritas. Uma assistência ininterrupta aos familiares determina essa IAC. Nós assim procuramos fazê-lo. Inclusive eu designei 2 Superintendentes da ANAC e mais 5 fiscais, cujos nomes estão listados aí, para ficarem junto aos hotéis de Brasília, dando toda a assistência possível. Nós já informamos também a questão de atendimento psicológico e familiar. Disponibilização das informações atualizadas. Não quero cansar mais os Srs. Parlamentares. Está tudo escrito nesse trabalho que entreguei aos senhores. Mas a nossa equipe... Serviços de segurança foram contratados. Estão aí as empresas de segurança que a Gol contratou. E a nossa equipe produz esse relatório final que eu vou ler, para encerrar a minha exposição. Diz assim: “Com a análise conclusiva sobre os procedimentos adotados pela companhia aérea nesse episódio e seu comportamento no atendimento a tudo o que compôs esta fatalidade, registrou-se a responsabilidade da mesma em não medir custos e esforços para a solução das situações que se apresentaram em todo o cenário apresentado. Observação realizada pela ANAC, através dos fiscais, inspetores e integrantes da Gerência de Fiscalização de Serviços Aéreos, que estiveram diuturnamente acompanhando os fatos e exercendo o dever de fiscalizar” — esse é o nosso papel — “o cumprimento da IAC 200-1001, concluiu que a empresa Companhia Aérea Gol cumpriu fielmente todas as prerrogativas da legislação em vigor, excedendo, inclusive, as exigências previstas, ciente da sua responsabilidade e do seu significado como uma grande companhia aérea deste



País.” Este é o relatório da nossa equipe de fiscalização, assinado pela Gerência, pelos serviços aéreos. Eu fico, Sr. Presidente, Sr. Relator, à disposição dos Srs. Parlamentares para quaisquer dúvidas que porventura minha exposição não conseguiu explicar.

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

Em seguida, passaremos a palavra ao nosso nobre Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo necessário para os seus esclarecimentos.

Com a palavra S.Exa.

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

Eu queria dar um boa-tarde ao Sr. Milton Zuanazzi, Diretor-Presidente da ANAC, e agradecer aqui, já de antemão, a contribuição que nos é dada com esta explicação muito pormenorizada acerca do papel, das tarefas da ANAC, do papel que cumpriu durante o acidente envolvendo o avião da Gol e o avião Legacy.

Muitas das questões que este Relator havia preparado para lhe perguntar, o senhor, em alguma medida, já respondeu com a sua explanação, mas algumas delas eu vou retomar aqui, de forma muito rápida, para que nós possamos iniciar aqui o debate.

Esta Comissão tem o dever e a tarefa de investigar a crise vivida no setor aéreo brasileiro, que foi responsável por, enfim, o acidente que envolveu os aviões; que tem responsabilidade pelos atrasos, pela situação vivida pelos nossos usuários durante estes últimos meses. Portanto, nós precisamos nos debruçar sobre as causas, sobre as conseqüências e, porventura, em função do debate, sobre as responsabilidades que tiveram os nossos agentes públicos, as empresas, enfim, as pessoas que são envolvidas com esse sistema de tráfego aéreo brasileiro.

Então, vou fazer algumas perguntas, alguns questionamentos, e gostaria que V.Sa. pudesse respondê-los.

Primeiro, a atuação da ANAC, em alguma medida, depende da inter-relação com os demais órgãos responsáveis pelo tráfego aéreo nacional. Isto se dá também pelo tempo de constituição da própria ANAC. Eu queria lhe perguntar, Dr. Milton Zuanazzi, se há alguma dificuldade de relacionamento entre a ANAC, a INFRAERO, o DCEA e o Comando da Aeronáutica neste momento? Ou existe essa dificuldade de relacionamento? Esse é um problema colocado pela ANAC?



O senhor pode ir respondendo no pingue-pongue.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não. Nós temos um ambiente de solidariedade muito grande com o Comando da Aeronáutica, desde a origem da Agência.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu queria voltar àquele tema do Natal, que foi aqui levantado. É um tema, digamos, relevante, porque ele trata da crise do setor aéreo e se deu numa condição onde foi apontada aí a responsabilidade das empresas aéreas, especificamente da TAM, neste processo — até mesmo porque a ANAC realizou, e V.Sa. já colocou aqui, uma auditoria na empresa TAM —, que revelou, enfim, um número anormal de atrasos e de cancelamentos de vôos ocorridos exatamente na véspera do Natal e que, segundo a própria auditoria, foi fruto de uma série de fatores.

Foi constatado naquela oportunidade — gostaria até que o senhor pudesse dizer se os dados são verdadeiros — que 328 vôos foram cancelados entre os dias 18 e 25 de dezembro. Segundo essa análise feita pela ANAC, por problemas de controle de tráfego aéreo, 67,24%; devido à necessidade de manutenção em aeronaves, 19,45%; por razões meteorológicas 7,88%; por baixo aproveitamento de vôos ou de demanda em vôos, 4,34%; por problemas com tripulação 0,46%; por outros motivos, 0,68%.

V.Sa., na época, considerou insuficientes as explicações que foram dadas pela empresa, já que 86,7% dos cancelamentos deveram-se a condições alheias à administração da empresa, segundo as informações que foram dadas. E uma pergunta que ficou no ar foi: por que as demais companhias aéreas não teriam enfrentado a mesma situação crítica na oportunidade?

O que de fato ocorreu naquela oportunidade, Dr. Milton Zuanazzi?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Primeiro, confirmar que esses dados da nossa auditoria são esses números mesmos. Quando eu me manifestei, pedindo uma diligência, que não voltou ainda — portanto, a auditoria está fazendo uma diligência por requisição minha, em ata de Diretoria, na qual foi apresentado esse relatório —, exatamente, é porque... A minha pergunta: por que houve um problema com a TAM e não houve com as demais congêneres? É isso que ainda a auditoria não respondeu à nossa diligência. Agora, explicações nós já temos. Foram vários motivos conjugados no mesmo instante. Primeiro motivo — e isso ocorreu na



quarta—feira, se não me falha a memória, 17 de dezembro. Se alguém tem um calendário, confirme: nessa quarta-feira, 17 de dezembro, choveu muito forte em São Paulo. E os problemas da infra-estrutura dos terminais de São Paulo — inclusive Congonhas está em obras —, eles criaram um transtorno muito grande naquele dia em toda a malha, em todas as empresas. Houve atrasos em todas as empresas naquele dia, naquele fechamento de mais de 2 horas em São Paulo. Esse fechamento, como eu disse... Congonhas é obrigado a fechar às 11 da noite. Você não consegue, durante a madrugada, restabelecer os horários de vôo. E, além de tudo, ele é um aeroporto chamado ordenado, ou, na linguagem da aviação “slotado”, ou seja, ele tem um número xis de pousos e decolagens por hora e ele não pode ser ultrapassado. Cada aeronave que voa para Congonhas, portanto, está determinado o horário de chegada e de partida desta aeronave. Qualquer atraso, tanto na chegada quanto na partida, ocasiona um problema no ordenamento do aeroporto. E nós tivemos, durante todo esse verão — que choveu muito, por sinal. Tivemos que fechar várias vezes o aeroporto de Congonhas. O Ministério Público de São Paulo chegou a propor à Justiça o fechamento total de Congonhas, o que seria um caos para o Brasil — não só para o paulistano. Nós não temos onde colocar passageiros, hoje, se fechasse Congonhas. Não temos. Guarulhos não comportaria, Viracopos não comportaria. E teria que se pegar vôo no Rio, no Galeão. Pegar a Via Dutra e ir até o Rio de Janeiro ou até Belo Horizonte. Não há como comportar hoje. A transferência... Vocês viram os dados que eu passei: 18 milhões de passageiros por ano de Congonhas; Guarulhos, talvez, possa receber 3, 4 milhões de passageiros por ano, no máximo, hoje, com a atual estrutura, e Viracopos, 800, 1.000, 1.200. Então, o fato do ordenamento do aeroporto — o fechamento, na véspera — causou transtorno na quinta-feira, tanto que nós chamamos as empresas aéreas até a ANAC. Veio também, na época, o Comandante Bueno, Comandante da Aeronáutica. Veio também o Presidente da INFRAERO, o Brigadeiro J. Carlos. Fizemos uma coletiva à imprensa. E eu requisitei que as empresas aéreas comunicassem à imprensa que problema estava havendo, que naquele momento não era o controle do tráfego aéreo; não era o mesmo problema que nós tínhamos vivido lá, no período dos feriados de finados. Pelo menos não... Nem no 5 de dezembro, naquele equipamento do CINDACTA I que falhou. Foi dada essa coletiva à imprensa. A



imprensa divulgou tudo isso. Na sexta-feira, os problemas continuaram na empresa TAM. Aí é que foi detectado que 6 aeronaves foram retiradas por chamado *no-go*, sem a manutenção preventiva. Ora, numa malha toda ela integrada, como nós possuímos no Brasil, você retirar 6 aeronaves, praticamente, 8%, 9% da frota da TAM, no doméstico — a TAM, na época, estava operando com 68 aeronaves, no doméstico. Tirar 6 aeronaves é 10%, quase 10% da frota —, realmente aquilo impactou. E, para lhe responder mais objetivamente, eu acho que aquele impacto e a dificuldade por estar com a sua central de reserva praticamente toda comprometida, a empresa não conseguiu transportar os seus passageiros nos seus aviões. Portanto, tivemos que fazer aquela ação que socorreu o transporte da TAM.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Dr. Milton Zuanazzi, a TAM foi punida por aquele fato, ou não teve nenhuma punição até agora?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Eu mostrei os dados, que estão à disposição também dos Srs. Parlamentares, de todas as multas que nós — agora está difícil de localizar aqui — aplicamos às empresas aéreas normalmente. E volto a dizer: o nosso marco legal é o marco de 86. Portanto, a ANAC não pode, por sua vontade própria, fazer uma aplicação de uma infração, se a empresa não descumpriu o marco legal. E mais: todo o mundo tem direito à defesa. Inclusive nós, quando temos uma multa de trânsito, temos lá os prazos de defesa. Então, às vezes, é feito o auto de infração, a empresa recorre desse auto de infração, e lá na frente é que nós vamos conseguir consubstanciar se de acordo com a lei nós a aplicamos. Mas foi, com certeza. Não somente à TAM, mas a todas as empresas aéreas que, no entender da nossa fiscalização, descumprem o Código Brasileiro de Aeronáutica.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. É sabido, Dr. Milton, que a atividade aeronáutica é uma das mais seguras, em função dos rígidos procedimentos de segurança que envolvem manutenções periódicas e obrigatórias das aeronaves. Nós aprovamos aqui uma diligência aos parques de manutenção da TAM e da Gol, motivados pela recorrência que nós temos assistidos de falhas em aeronaves, problemas recorrentes.

Esta semana mesmo tivemos a notícia de que uma aeronave teria tido um problema com uma turbina. E hoje está uma discussão se houve ou não um problema técnico ou foi um urubu que foi recolhido e tal pela turbina do avião.



O que teria justificado que uma frota relativamente nova, como a da TAM, tivesse registrado a necessidade de retirada de 6 aeronaves para manutenção não prevista num único dia?

Segundo: a ANAC tem informações se a manutenção obrigatória das aeronaves da TAM e da Gol está sendo realizada efetivamente?

Esta semana, este acidente ocorrido nesta semana, já existe um posicionamento da ANAC sobre este acidente?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Deputado, a sua pergunta é realmente muito importante. O setor de aviação é realmente muito regulado e preciso. Acho que essa é uma informação, uma premissa fundamental para qualquer análise. Muito preciso. Tudo tem um manual, tudo está escrito, e tudo tem que ser seguido. Dizem até que os acidentes ocorrem quando o manual não é seguido por alguém. Por isso que em geral são as falhas humanas que acabam sendo os problemas principais em qualquer acidente ou incidente aéreo. A ANAC tem responsabilidade institucional desta fiscalização. E as empresas têm a responsabilidade institucional de prestar essas informações. Cada empresa tem um técnico responsável por essas informações dos aspectos de manutenção, das manutenções programadas, das manutenções preventivas necessárias. E a ANAC, além de receber das empresas, faz fiscalizações constantes, através dos nossos inspetores de aviação civil, os chamados INSPACs, que andam em aeronaves pelo mundo inteiro fazendo essa fiscalização. Nesse caso específico do avião Legacy e Gol, com certeza toda ela tinha sido feita. Os 2 aviões eram novos, um certificado pela ANAC, que é o Legacy — estava todo ele certificado, revisto, antes de ele voar —, e o outro certificado pelo FAA, certificado pela agência americana. E assim que funciona internacionalmente, quando as agências têm fé, quando um país entende que outro país tem a competência técnica. É o caso do Brasil. No Brasil, a nossa certificação aeronáutica é considerada com competência e qualidade. Por isso que uma aeronave, no caso do Legacy, seria aceita nos Estados Unidos, porque vinha certificada pela ANAC e pelo antigo CTA, lá em São José dos Campos. Essa certificação é aceita no mundo inteiro. Então, nós, além das informações obrigatórias que as empresas têm que nos dar, nós fazemos a fiscalização perene, por amostragem. No caso específico de anteontem, desse motor da Gol, esse motor que deu um problema na Gol, isso é um



problema que, na aviação, se conhece como *stall* de compressor. É a falta de ar comprimido suficiente na turbina, o não-ingresso, provavelmente por uma descompensação das palhetas ali da turbina. O não-ingresso desse ar cumprido, esse *stall*, esse estouro, larga uma chama, que é visível, especialmente à noite — por isso que os passageiros viram. O piloto sequer desliga o motor; ele recua o motor, para uma velocidade menor, porque esse *stall* pode ocorrer. Ele testa novamente se o motor pode continuar em uso. Às vezes, dá essa descompensação, essa aeronave pode voltar ao uso completo. Isso não traz nenhum problema à segurança de vôo, porque a aeronave tem 2 motores exatamente por isso. Uma aeronave tem que voar com um único motor. Antigamente, as aeronaves intercontinentais eram obrigadas a ter 4 motores, 2 para ela voar e 2 de segurança. Lembra do 707, o 747. Hoje as aeronaves modernas voam com 2 motores, inclusive no intercontinental. Porque um motor tem que levar essa aeronave até o seu pouso. Então, ocorreu esse impacto, esse *stall*, o piloto faz aquela redução, testa, vê que realmente houve uma descompensação, diminui o seu peso — porque o peso de decolagem geralmente é maior do que o peso de pouso — e, no caso em questão, voltou para Guarulhos. Ele tinha 3 mil quilos a mais que ele tinha que perder em combustível. Ele ficou circulando sobre a região de Santos, no mar. Ele não jogou o combustível fora, porque essa aeronave não joga mais combustível fora, já é uma aeronave moderna. Ele simplesmente consumiu esse combustível, ou seja, nos equipamentos modernos, os pesos de decolagem e de pouso estão muito próximos. E voltou a Guarulhos, operou normalmente, sem qualquer dano. Probabilidade do que ocorreu. O perigo aviário é um tema que se estuda muito no mundo e no Brasil. Volto aqui a falar das áreas conurbadas em relação aos aeroportos. Nós temos muitos aeroportos no Brasil que no final da cabeceira tem um lixão. E ali você tem proliferação de aves. O perigo aviário existe e é real. E, numa aeronave, a turbina suga, o processo é de sucção. Esse é o processo mecânico, sucção. E ela suga até um ser humano, se estiver na pista; uma ave, então, mais do que nunca. E pode sugar um pequeno parafuso, uma pequena porca, uma pequena pedra. O sítio aeroportuário, o fechamento dele é fundamental. Quando virou, as pessoas falaram como se fosse uma chacota que tinha um cachorro no aeroporto de Congonhas. Aquilo é algo preocupante, não é uma chacota. Quando um ser humano



se aproxima muito do sítio aeroportuário, se aproximam junto com seres humanos animais domésticos. É natural isso. Muitas vezes animais domésticos... O cachorro até tem mais dificuldade de ingressar, mas gatos, aves podem ingressar num sítio aeroportuário. Por que uma aeronave de sucção, uma aeronave de turbina, não opera em aeroporto não pavimentado? Por isso. Sugaria tudo do solo. E isso pode descompensar essas palhetas. O que a ANAC e a nossa equipe Gerência-Geral de Prevenção de Acidentes, que está cuidando disso, nos dizem é que não está descartado ainda que possa ter sido uma ave, mas também não está garantido que seja uma ave. Nós estamos verificando tudo isso. Estamos fazendo... Esse motor já foi retirado do avião. Retiramos também as caixas-pretas do avião. Foi lá para GE Celma, que fica lá em Petrópolis.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - Foi uma ave sem sangue?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não se sabe. Pode ter sido uma pequena ave, não necessariamente uma grande ave, pode ser uma pequena ave, e pode dar uma descompensação de palhetas, ou um pequeno objeto. Então, isso é provável. Não é um incidente incomum na aviação. Ao contrário, é um acidente que volta e meia se depara com esse tipo de questão. Essa aeronave, Sr. Relator, ela tinha sido... Esse motor tinha sido verificado pelos técnicos da ANAC, nossos fiscais, nossos inspetores, no dia 30 de março. Portanto, esse motor estava absolutamente verificado, estava em dia, não tinha nenhum problema daqueles que consta no *checklist* que tem que ser observado. Já foi retirado, e a empresa já providenciou a troca desse motor.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Caminhando aqui para o final dos meus questionamentos, eu teria ainda mais 2 perguntas. A primeira é que nós fomos bombardeados nos últimos meses com, primeiro, o tema da venda da VARIG LOG e depois o leilão da VARIG. Agora tivemos a notícia de que a Gol comprou a VARIG. Bom, eu queria, em 2 perguntas: qual o impacto dessa aquisição, em relação ao mercado, já que as 2 empresas juntas, TAM e Gol, detêm hoje 87,59% do mercado doméstico? E o que a ANAC está fazendo ou pode fazer para evitar o duopólio, com forte impacto na prestação dos serviços e para os usuários? Existe algum movimento feito pela ANAC nessa direção?



**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Sr. Relator, Srs. Deputados, eu me sinto muito à vontade de falar nesta Casa sobre VARIG, porque esta Casa e o Senado também, houve uma Comissão conjunta do Congresso, nomearam uma Comissão Externa, e nós tratamos exaustivamente sobre a questão VARIG aqui neste Congresso Nacional, exaustivamente. Foram... Calculo que algumas dezenas de vezes eu compareci pessoalmente aqui. E havia um documento, assinado por 456 Parlamentares da Câmara e 80 Senadores, para que nós encontrássemos uma solução para a VARIG — nós o todo, e não somente a ANAC. A solução acabou acontecendo. Ela estava em recuperação judicial — portanto, o juiz, no caso o juiz da 8ª Vara do Rio de Janeiro, tem um papel bastante central na nova Lei de Recuperação de Empresas. Foi vendida a um grupo, que comprou naquele valor que eu apresentei, algo em torno de 308 milhões de reais. A VARIG, naquele momento, apresentou um plano básico de linhas. Não estava conseguindo cumprir aquele plano básico de linhas, até que esse grupo que a havia adquirido em leilão repassa ela aos controladores da Gol. Os novos controladores, que pagaram algo em torno de 630 milhões de reais pela VRG, ou seja, a antiga VARIG, eles, no plano deles, apresentam a manutenção da empresa VARIG, concorrendo com a empresa Gol e concorrendo com as demais. Inclusive, eles manifestam o desejo de criar um padrão, manter um padrão VARIG de funcionamento e de mercado. Conforme eles, o padrão Gol é um padrão; e eles querem manter o padrão VARIG. De forma que se isso se efetivar, e isso está no pedido de transferência de ações, e por isso a ANAC já autorizou, é muito bom para o mercado. Você tem um dono de duas empresas, mas essas duas empresas estão operando como concorrentes. Segundo, nós acabamos, aqui faz 15 dias, de autorizar um *code-share* entre a BRA e a OceanAir. Essas empresas pediram *code-share* para que as suas operações se integrassem. Elas hoje ocupam algo em torno de 5% do mercado brasileiro. Nós entendemos que isso potencializaria as duas empresas. Não é um *code-share* entre a TAM e Gol, por exemplo; não é um *code-share* como houve entre a VARIG e a TAM; é um *code-share* de duas empresas menores, mas que estão mostrando, manifestando desejo de investir no mercado doméstico. Então, isso é muito bom também para a concorrência. Nesse sentido, nós vamos procurar estimular sempre a concorrência. A ANAC não fará, não medirá esforços para que nós estimulemos essa



concorrência, e nós tentaremos ter mais empresas saudáveis no mercado brasileiro. É verdade que hoje nós temos 2 grupos, mas no Brasil, historicamente, esses grupos nunca foram mais que 3. Nós tivemos lá, no passado, VARIG, Transbrasil e VASP; depois, TAM, VARIG e VASP; depois Gol, TAM e VARIG. Agora, se a VARIG mantém a operação, pode se dar Gol, TAM, VARIG e, quem sabe, esse *code-share* e quem sabe se ainda uma outra empresa brasileira consegue fazer os investimentos. Demanda, a gente observou, está havendo para que os investidores ingressem nesse mercado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Dr. Milton, eu teria mais alguns questionamentos. Eu queria perguntar sobre os *slots*; queria também perguntar sobre duas questões que V.Sa. tratou aqui na sua exposição, que é esse fato das empresas internacionais sem lucratividade, o fretamento exagerado que também se viu que aconteceu durante o final do ano, mas deixarei essas perguntas. Tenho a certeza de que os Srs. e Sras. Deputados e Deputadas deverão fazê-las aqui também.

Só queria comentar um último questionamento que eu também iria fazer, mas nós teremos tempo de realizá-lo durante a realização da CPI, que é a crise provocada por atrasos e cancelamentos de vôo, mas o que ficou mais evidente aqui foi a qualidade do atendimento dispensado aos usuários, ou seja, a falta informação, de alimentação, de acomodação digna, dentre outros, aos usuários do sistema de transporte aéreo.

Bom, nós vamos precisar, no futuro, discutir. Propusemos a esta Comissão, e já foi implementado, a criação de um *site* na página da Câmara, em que nós estamos recebendo sugestões. E queria informar às Sras. e Srs. Deputados que têm chegado diariamente várias sugestões ao *site* sobre esse tema especificamente. Vamos realizar, estou propondo ao Presidente, na próxima sexta-feira, uma sessão especial da CPI que vai discutir e debater essas propostas que têm chegado pelo *site*. Depois, nós vamos compor um documento e fazer uma reunião com a ANAC, especificamente uma visita à ANAC, onde levaremos o acúmulo do debate realizado pelas senhoras e senhores aqui nesta Comissão mais as contribuições que vieram pela Internet, pelo *site*, sobre os problemas vivenciados pelos usuários nos aeroportos.



Foi uma proposta feita por vários Deputados, inclusive pelo Deputado Fernando Gabeira, de que nós tivéssemos uma atuação propositiva, o mais rápido possível, para evitar esses transtornos sofridos por nossos usuários nos aeroportos em função dos atrasos e cancelamentos de vôos.

Não vou perguntar nada sobre isso, mas gostaria que V.Sa. já levasse consigo essa informação de que nós estamos realizando, nesta CPI, um trabalho que vai levar a um conjunto de propostas e sugestões relacionadas ao atendimento aos usuários dos aeroportos.

Ademais, era isto. Agradeço as suas respostas, a sua apresentação, e quero dizer que estaremos permanentemente atentos aos trabalhos realizados pela ANAC.

Era isso, Sr. Presidente, muito obrigado pela sua atenção.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Só para manifestar o enorme prazer de recebê-los lá na Agência. É muito bem-vinda essa colaboração da Câmara dos Deputados. Se existe algo com que nos preocupamos desde que chegamos lá foi com o usuário no sentido de atendê-lo, de achar uma solução para este problema. A ANAC, os senhores na visita verão que nós não estamos parados. Quem for aos aeroportos do Rio, de São Paulo e de Porto Alegre verá que já está em funcionamento uma caneta eletrônica, uma tecnologia pela qual o usuário, hoje, vai preencher o auto de infração que diretamente será processado pela ANAC. Ele receberá um SMS no seu celular e acompanhará o seu processo *on line*. Já está em funcionamento em caráter provisório, em caráter experimental. Nós vamos contratar essa caneta para todos os aeroportos brasileiros; funcionará também para todo o nosso sistema de fiscalização, e também outras atitudes que nós já tomamos com as empresas aéreas, com o próprio Controle do Espaço Aéreo, no sentido de dar uma informação precisa. Tenho certeza de que os Srs. Deputados darão uma contribuição muito grande para nós e também vão ver que nós realizamos muitas coisas a favor desses resultados.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Dando seguimento à nossa reunião, concedo a palavra ao nobre Deputado Geraldo Thadeu, autor do primeiro requerimento de convocação apresentado e aprovado. (*Pausa.*)



Na sua ausência, vamos passar imediatamente à lista de inscrição para inquirição. Vamos conceder a palavra, pelo prazo de 10 minutos, ao Deputado Vanderlei Macris — das 15:34 às 15:44.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Milton Zuanazzi, primeiro, acho que é importante salientar que esta investigação o traz aqui como testemunha. Na verdade, este não é um debate sobre o sistema aéreo brasileiro. É uma discussão, uma investigação sobre as circunstâncias em que o sistema se encontra hoje, e nós apresentaremos propostas, alternativas, encaminhamentos para a solução desse problema, que é o que espera a sociedade brasileira. O senhor, portanto, está aqui como testemunha de uma investigação que nós estamos fazendo. E, dentro dessa esfera, é evidente que as suas informações são muito importantes.

Pude concluir da sua manifestação que o sistema, ou melhor, que a estrutura aérea do nosso país vai muito bem, obrigado; que as alternativas de crescimento deste segmento se apresentam de maneira muito alvissareira. Eu gostaria de ver aqui o Presidente da ANAC falando mais sob a ótica do usuário, sob a ótica do interesse público, que é o que demanda a Lei nº 11.182. E vi, com entusiasmo, o Presidente da ANAC defender aqui o crescimento, a estrutura, as perspectivas da aviação brasileira.

A situação do acidente da Gol propiciou a oportunidade de uma real iniciativa desta Casa na investigação em profundidade dos aspectos que levaram àquele acidente.

Mais do que isso, é importante salientar que a Lei nº 11.182 estabelece algumas premissas que não vemos hoje na ação da ANAC. Claramente, a lei diz que regular e fiscalizar as atividades da aviação civil e infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária é uma sua obrigação, pelo art. 2º.

O art. 8º diz que cabe à ANAC adotar medidas necessárias para atendimento do interesse público e para o desenvolvimento do fomento da aviação civil — talvez mais fomento do que o interesse público. Diz o mesmo art. 8º, nos seus incisos, que cabe à Agência regular e fiscalizar a operação de serviços aéreos prestados; fiscalizar aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança



de vôo; regular as autorizações e horários de pouso e decolagem das aeronaves civis; compor administrativamente conflitos de interesses; fiscalizar a infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica.

Bom, isso é o que diz a lei. E aqui vai a minha opinião: entendo que a ANAC não está cumprindo de maneira adequada a sua função dentro do que estabelece a própria lei.

Pois bem, queria primeiro fazer uma pergunta a V.Sa. O senhor, quando foi indicado... Primeiro, o senhor tem partido político? O senhor é filiado a partido político? *(Pausa.)* Estou fazendo uma pergunta, Sr. Milton. Só para responder, o senhor é filiado a partido político?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Sou, sou filiado ao Partido dos Trabalhadores.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Muito obrigado.

Os demais diretores que estão na ANAC hoje são também filiados ou são militantes de partido político? O senhor tem conhecimento?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Que eu saiba, o Diretor Leur Lomanto, que foi Deputado 7 vezes, 7 mandatos nesta Casa.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Filiado ao partido?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - PMDB que eu saiba. Os demais, parece que não são.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Pois bem, o senhor, antes de assumir a ANAC, tinha experiência na área que hoje o senhor tem como responsabilidade gerenciar?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - A ANAC foi composta por 5 diretores de 5 experiências distintas. Todas as experiências têm relação direta com o sistema da aviação civil e comercial brasileira. A minha origem, tenho como formação... Sou engenheiro mecânico, mas a minha origem, meu trabalho profissional e que vinha prestando era na área do turismo. Fui inclusive Secretário Nacional de Turismo na gestão aqui do Ministro Walfrido Mares Guia, com muita honra por sinal. Tive a responsabilidade de fazer o Plano Nacional de Turismo, que é um dos orgulhos da minha vida pública. Tiramos o Brasil do anonimato através desse plano que tive a honra de coordenar. O turismo...



**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Bom, mas na área de sistema de tráfego aéreo, o senhor...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - O turismo sempre reivindicou...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Perdão, tráfego aéreo, não. Na área...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Vou-lhe responder, Deputado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Na área em que o senhor atua, o senhor já tinha experiência anterior ou não? Só essa resposta.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Tinha, porque é o turismo que enche os aviões.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Turismo? Muito bem.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Ele é que vende os bilhetes...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Vou seguir, vou seguir... Estou satisfeito, estou satisfeito.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não, mas vou falar dos meus outros colegas...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Vou seguir...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - ...porque o senhor fez a pergunta a todos e quero fazer essa defesa deles.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Só me dizer se eram ou não filiados a partido político.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - O Deputado Leur...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Por favor, gostaria que o senhor me permitisse fazer a pergunta.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Pela ordem, Presidente.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - A pergunta que fiz é a seguinte:...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Pela ordem, Presidente.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - ... se os seus demais colegas eram ou não filiados a partido. O senhor já me respondeu: um deles, sim, tinha filiação partidária; os demais, não.

**(Não identificado)** - Pela ordem, Presidente.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, gostaria de ver...



**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Desculpa, Deputado. O senhor me fez outra pergunta. Eu estava respondendo, e o senhor não me deixou terminar.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Não, mas o senhor já respondeu: só um deles tinha filiação partidária.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não, sobre a nossa experiência.

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - Se alguém tinha experiência na área civil.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, gostaria de ver o meu direito assegurado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - A palavra está com o Deputado, assegurada. Está assegurada, Deputado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Acho que tenho direito de perguntar. É uma pergunta para minha convicção pessoal. É evidente que ela tem uma razão de ser.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. não está sendo desrespeitoso com o depoente.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Absolutamente, tenho o maior respeito pelo Presidente da ANAC.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Toda pergunta é possível.

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - Mas é que é preciso dar direito de resposta, Sr. Presidente.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Já foi dado. Já foi dado e ele já me respondeu.

Pois bem, gostaria de fazer uma pergunta sobre essa questão específica. O setor aéreo brasileiro tem apresentado altas taxas de crescimento, como o senhor demonstrou, com muita propriedade, como muito entusiasmo, bem acima das expectativas mais otimistas. Redução de tarifas permite atrair muitos brasileiros que nunca haviam voado. Segundo estudos de consultorias especializadas, e tenho aqui um deles, a TAM e a Gol adquiriram 29 novas aeronaves. Notícia do jornal *Valor Econômico* de hoje mostra que a política de Governo é o aumento de aeronaves e de vôos, de frequência de pouso de decolagens.



O senhor me disse que tem aí uma série de projetos e propostas de planos para incrementar as novas demandas. Quais são as providências que o senhor está adotando em função do que já vem acontecendo? Não temos mais dificuldades com o sistema de tráfego aéreo brasileiro, de infra-estrutura, de circunstâncias pelas quais as empresas aéreas dificultam a presença dos usuários? Quais são essas providências que o senhor está adotando?

E, por favor, gostaria que o senhor pudesse ser bem objetivo que tenho outras perguntas a fazer e o meu tempo é muito escasso.

Quais são essas providências, além do que o senhor está dizendo aí e mostrou como projetos e propostas? A infra-estrutura aeroportuária é adequada para atender ao atual volume de tráfego aéreo no horário de pico? Essa é uma resposta que gostaria. Está havendo o correspondente aumento do controle do tráfego aéreo na sua opinião?

Por favor, essas perguntas gostaria que o senhor... O senhor anotou ou vou fazendo as demais?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não, eu prefiro responder.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Por favor.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Entregamos à Mesa o papel que deve ser o papel da ANAC: demonstrar quais são as necessidades de infra-estrutura aeroportuária e de espaço aéreo que precisamos para continuar crescendo, que é bom para o usuário. Este dado mostra tudo, está aí na tela: a derrubada dos preços das tarifas. E são poucos brasileiros que andam de avião ainda; são só 15 milhões de CPFs, e somos 200 milhões de habitantes; podemos crescer muito mais. Agora, a medida que tomamos é apontar as necessidades. Volto a dizer: o trabalho do tráfego aéreo está em fase final, junto com o DECEA, e segundo, não autorizar se não tiver infra-estrutura suficiente para isso. Nesse sentido, e é a análise que faço do problema que estamos vivendo, estamos diante da reivindicação de uma categoria que se somou à dificuldades na infra-estrutura dos terminais de São Paulo, especialmente São Paulo, e que se somou a malhas aéreas muito integradas, o que faz com que o problema que ocorre em determinado local atinja inclusive as pontas do sistema em todo o País.



**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Observada essa competência da ANAC...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Macris, vou conceder mais 1 minuto a V.Exa. porque foi interrompido.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Qual a diretoria e o respectivo diretor responsável pela fiscalização da infraestrutura aeroportuária? Existe algum relatório dessa diretoria, em decorrência dos problemas ocorridos nos últimos meses? Existe algum?

Para encaminhar mais uma pergunta, considerando as especificidades da atividade da aviação civil... Perdão, a quem compete a fiscalização da capacitação do pessoal responsável pelo controle de tráfego aéreo e dos equipamentos de navegação?

Finalmente, os funcionários em comissão da sua agência, quantos são e se V.Sa. poderia nos remeter essa estrutura funcional?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Deputado Macris, vamos começar pelo funcionários. Os funcionários da comissão são só para...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Para concluir, responda, por final, à minha última pergunta. Aqui estiveram, e o senhor esteve junto, o Ministro da Defesa e o Comandante da Aeronáutica. O Comandante da Aeronáutica defende a militarização, a manutenção da área militar no controle; o Ministro da Defesa, do seu lado e do lado dele, defendeu a desmilitarização. Qual a sua opinião sobre isso?

Encerro a minha participação, Sr. Presidente.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Os funcionários de confiança são exatamente os que estão na lei; a lei já cria esses cargos. Então, não é mais nem menos. Aliás, não preenchemos todos ainda, faltam partes ainda, mas não há problema. Está escrito na Lei 11.182 e no Decreto 5.731, que repete. O resto dos funcionários, todos eles são do antigo DAC, do IFI, lá em São José dos Campos; do IAC, do ICAF e da antiga CERNAI, que é a área do transporte aéreo internacional. Quanto ao controle do tráfego, a fiscalização não é nossa. A Lei 11.182 cria essa exceção. Exatamente no art. 8.<sup>a</sup>, que o senhor lia, no § 21: “...*exceto o controle do tráfego aéreo brasileiro.*” Não é da nossa responsabilidade essa fiscalização. Nós não temos diretorias especializadas. As agências, em geral, têm diretorias generalistas. O que se tem são



superintendências. Então, nós temos uma superintendência de infra-estrutura, que é quem cuida dessa área de fiscalização de infra-estrutura. O Luiz Miyada é um funcionário de carreira da INFRAERO, um dos melhores técnicos brasileiros em infra-estrutura aeroportuária. Responde ele e a equipe. E a demais equipe que está na superintendência de infra-estrutura é a equipe que nós herdamos da antiga diretoria respectiva do DAC. Por último, a questão de militarização, não compete à ANAC definir isso. Compete à Aeronáutica, compete ao Ministério do Defesa. O Ministério da Defesa tem uma comissão discutindo isso, se deve desmilitarizar ou não. Essa comissão já apresentou um trabalho. A única questão que a ANAC sempre defende como tese, como base, é a de que o ambiente — que é aquele mapa-múndi que eu mostrei —, o sistema tenha uma regulação e uma fiscalização feita por um único órgão. Regular e fiscalizar, não executar. E aqui, quando o senhor pergunta se é isso, o senhor pergunta sobre a execução. E quanto à execução, nós, ANAC, não temos essa responsabilidade nem a queremos.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor prefere não dar sua opinião sobre isso .

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Prefiro não dar.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Concedo a palavra ao próximo inscrito, nobre Deputado Ivan Valente. *(Pausa.)*

Não estando presente, Deputado Carlos Zarattini. *(Pausa.)*

Não estando presente, Deputado Vic Pires.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Perdão. Deputado Carlos Zarattini.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não. Não pode... Ah, pode trocar com o Deputado Vic Pires. Tudo bem, inverte, então..

**(Não identificado)** - O que é que tá acontecendo aqui? *(Risos.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires. 15h48min; 15h58min.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Exa. viu que o Presidente está tratando do seus interesses aí...



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Estou vendo, desde o início.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Pela segunda vez hoje, hein?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente da ANAC, Dr. Milton, o senhor fez uma declaração, na minha opinião, um pouco infeliz, quando o senhor comparou os nossos controladores de vôo com Bin Laden. O senhor mantém essa declaração?

Eu queria fazer um pingue-pongue, porque o nosso tempo, Presidente, é muito curto.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Agradeço a sua pergunta porque eu não fiz essa declaração. O que eu disse, num seminário, no contexto de um seminário, com todo o setor, e dentro da idéia de como é que solucionaremos esse problema, eu falei que não existe forma de solucionar um litígio, seja ele desde uma guerra, seja ele até um litígio familiar, se a gente não souber o que é que partes querem, pretendem; se não estiverem claras as reivindicações.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Onde o senhor usou o termo Bin Laden?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Citei isso como exemplo, que você não termina nunca conflitos quando uma das partes não reivindica claramente. E citei que, por exemplo, a guerra que os Estados Unidos armaram contra Bin Laden não terá fim, porque não sabemos se o Bin Laden existe.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Certo. O senhor não usou o termo "Bin Laden"?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não sabemos se existe. Usei nesse sentido, nesse contexto.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, eu gostaria apenas de...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Então, o senhor me ajuda muito...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ah, claro...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - ....porque eu não tenho tido muita sorte com a imprensa. Confesso que não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas conosco vai ter.



Antes do acidente, a média de quase acidentes era de 11 ao mês. Depois do acidente, essa média passou para 34,8 ao mês. Por que, depois do acidente, aumentou?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - E o que é um quase acidente, Deputado?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor é que tem que me dizer.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Eu não sei.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Quase acidente, eu não sei.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então vamos passar para outra pergunta.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não sei responder.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não? Tá bom.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Existem acidentes, incidentes e ocorrências. O que ocorreu com o motor do avião da Gol é um incidente.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Quase acidente, ao que saiba, é um avião...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - O senhor diz choques aéreos?

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

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Choques?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Quase acidente é isso o que o senhor contou da turbina. O senhor fez uma explicação muito bonita.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Isso é um incidente.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É um incidente?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Incidente.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Tá. Então, vamos então ao incidente. A que o senhor... esse aumento...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Eu não sei. Os dados são seus. Eu, francamente, não os tenho, mas posso pesquisar e trazer a esta Comissão.

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

O senhor falou em SIPAER ou SISPAER...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Sistema de Investigação e Prevenção...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não seria SIPAER?



**O SR. MILTON ZUANAZZI** - SIPAER, Sistema de Investigação...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ah, tá. Porque o senhor falou o tempo todo "SISPAER". É a mesma coisa: SIPAER, não é?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - SIPAER. Exatamente.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ah, eu só queria saber se era a mesma coisa.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - SIPAER.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Bom, o senhor mandou um ofício aqui para a Comissão que diz o seguinte: "Nesse sentido, de acordo com as competências que nos foram designadas por meio da Lei 11.182, não nos cabe, no 21, regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e portuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o Sistema de Controle do Espaço Aéreo e com o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Isso foi assinado pelo senhor, Milton...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Isso.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Tá. A pergunta que se fez aqui era...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Estamos falando aí das torres, né, Deputado?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É... Como?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Das torres.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Torres? Não. A pergunta...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não nos cabe a parte da infra-estrutura...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não. Deixa, deixa eu só acabar.

A pergunta do requerimento aqui era: requer informações à ANAC sobre as investigações do acidente entre o Boeing da Gol e o jato da Legacy. Não tem nada a ver com torre. Aí o senhor respondeu dizendo isso, assinado pelo senhor, que não cabe ao senhor.

Bom, mas aí eu vou lá para o... Alguém está passando informação...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Posso lhe responder?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não. Deixe eu acabar que o senhor fala.

**(Não identificado)** - A assessoria da Mesa tem o documento da CPI.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É. O documento da CPI.

Aí o senhor responde isso, mas aí eu vou aqui para o item 34 — e o senhor falou tanto aí no “SISPAER”, mas, na verdade, é SIPAER. No item 34, ele desmente claramente esse seu ofício, quando diz que: cabe integrar o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Quem está certo? A lei?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Os dois.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ah, é?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Integrar não é fiscalizar.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não. Mas se você está integrando...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Estou dizendo que não fiscalizo.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Se você está integrando, me desculpe, é a interpretação minha, eu posso... Se a ANAC integra o Sistema de Investigação e Prevenção, participa. Integrar é participar.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Participar é uma coisa, fiscalizar é outra.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas o ofício não pergunta...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Fiscalizar é mandar o fiscal...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas o ofício não pergunta fiscalizar, pergunta, pergunta informações.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Mas eu estou informando fiscalizar. Não estou usando o verbo integrar. A ANAC integra o Sistema de Investigação. No caso da Gol, participa. Os funcionários nossos que participam não se reportam à diretoria, porque, se criada uma comissão, ela tem autonomia...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu achava que o senhor deveria, Presidente, pedir para corrigir o seu ofício, sinceramente. É a opinião que eu tenho. Se o senhor achar que não, não corrija. Mas eu acho que o senhor deveria corrigir, porque, com todo o respeito, esse ofício aqui traz uma informação, no mínimo, dúvida.

Eu vou passar para a outra pergunta...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Eu faço questão de relê-lo. E se tiver um erro nosso, não há problema nenhum em corrigi-lo. Nenhum problema.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Claro. Exatamente, corrigir, porque integra...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - O mais importante é deixar claro que eu respondi sobre fiscalização. Não...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu gostaria de saber do senhor quais foram as diretrizes e recomendações feitas pelo CONAC. O senhor já participou de alguma reunião do CONAC, Presidente?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não. Nenhuma, porque não houve desde que eu sou Presidente da ANAC.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor sabe a última reunião do CONAC quando foi?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Sei.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Quando foi?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Foi em 28 de maio de 2003.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - De 2003. O CONAC, o senhor pode dizer o que é para nós?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Conselho Nacional da Aviação Civil.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Que serve para o quê?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - É o órgão que dá as diretrizes políticas para a aviação.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Para aviação. Depois do acidente, não houve nenhuma reunião desse Conselho. Esse Conselho deve se reunir para levar para o Presidente da República as diretrizes, não é isso?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não. Ele cria as diretrizes. Ele está, ele representa o Presidente da República...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, no Governo...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - ...e cria as diretrizes para que as implantemos.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Certo.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - No caso das 18 diretrizes criadas em 2003...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Certo.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - ...eu tenho todas aqui, muitas foram implantadas integralmente; muitas foram implantadas parcialmente e muitas não foram



implantadas. Inclusive, a ANAC está naquelas diretrizes lá de 2003. Então, tem muita coisa aqui ainda em implantação. Eu até fiz, do ponto de vista que compete à Agência, porque nem todas as diretrizes são competências da Agência.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Certo.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - São determinações para o sistema como um todo.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas o senhor não participou de nenhuma reunião? Porque, em 2005...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não houve, Deputado!

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu sei. Mas em 2005 foi feito um decreto para colocar o Ministério do Turismo nesse Conselho. É verdade ou não?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Foi. É verdade.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor estava lá no Ministério do Turismo, não é?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Estava. Era uma reivindicação do setor do turismo estar na aviação civil.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E por que esse Conselho resolveu nunca... Depois desse acidente, caos aéreo, o diabo a quatro, e nada, nada, nada de reunir Conselho; nada, nada de fazer alguma diretriz nova depois de toda essa crise. O senhor acha que o Governo Fernando Henrique...

Fernando Henrique não. Isso é porque o Deputado Pepe fica cobrando que eu cobre lá para trás. Eu estou cobrando aqui tudo quanto é Governo.

O senhor acha que o Governo deveria ter feito uma reunião de diretriz, alguma coisa, ou não?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Nós sequer somos membros do Conselho, Deputado. Como é que eu posso...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não. É sim. Convidado. Está aqui.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Convidado é uma coisa; ser membro é outra.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ah, então vocês foram desconvidados, porque, na minha opinião...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não. Não houve reunião, Deputado!



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - ...um órgão de tanta importância como a ANAC... Mas o senhor não foi convidado porque não houve a reunião, não é verdade? Se tivesse acontecido, com certeza, o senhor iria participar.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Deputado, o DAC e a ANAC não participam como membros plenos do Conselho. Podem ser convidados para as reuniões.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Pode ser ou não, não é?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - O que o Conselho fez, talvez lhe ajude na sua pergunta, o Conselho em 2003 ele também criou uma série de comissões internas, que são coordenadas por um departamento no Ministério da Defesa. Então, essas comissões reúnem-se constantemente. Inclusive a ANAC participa de todas essas comissões, e ela cria projetos, cria propostas para se levar às reuniões do CONAC. Essa é a nossa participação nas comissões que o CONAC possui.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Certo. O Presidente já está me chamando a atenção, como sempre, porque eu só tenho mais 1 minuto.

Eu queria fazer uma pergunta. O senhor durante a sua explanação disse, e muito certo, que providenciou aviões da FAB para levar os passageiros que estavam naquela crise. Quem pagou isso, Presidente?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - A TAM.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - A TAM pagou. O senhor pode mandar para cá?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Podemos sim.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor tem... Pagou quanto?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Quem tem esses dados é a própria Aeronáutica.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Pagou quanto, Presidente?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Deveriam, inclusive, reivindicar a eles. Não está na ANAC.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ah, não?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Mas o acerto que nós intermediamos...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Porque o senhor diz que o senhor é que providenciou...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - O acerto que nós intermediamos na época para a utilização das aeronaves é que a TAM pagaria todos esses custos, e...



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E pagou?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - ... e se porventura o usuário não quisesse, não aceitasse voar, ela restituiria o preço da passagem. Esse foi o acordo feito na época. Agora, o pagamento se dá no Comando da Aeronáutica. O senhor tem que...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas pagou?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não sei. Acredito que sim.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor disse ainda agora que pagou.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Acredito que sim, acredito que sim.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ah, sim. Presidente, a última pergunta, por favor. Porque todo mundo me interrompe, aí eu fico...

O senhor falou do Aeroporto de Congonhas, que é o mais movimentado, não é isso? Então, por que só agora começaram as obras da pista secundária? Primeiro, resolveram decorar o aeroporto inteiro lá dentro, lindo e maravilhoso. Agora, por que, já que é o mais movimentado — para mim é o mais perigoso, eu tenho pavor de descer lá — só agora... E também no decreto da criação da ANAC está lá, no item 28, que cabe a vocês também fazer isso.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Deputado, eu posso lhe falar sobre Congonhas de março de 2006 para cá. Infelizmente, eu não posso falar das tratativas anteriores. Então, só agora, estamos falando de um ano e pouco. Inclusive em março, quando houve uma primeira derrapagem com um avião em Congonhas, imediatamente nós requisitamos à INFRAERO um parecer sobre a situação das pistas de Congonhas. Na época, funcionando as duas pistas: auxiliar e principal. Esse relatório mostrou a existência de um emborrachamento muito grande nas pistas. O volume de tráfego emborrachava muito essas pistas e favorecia essas aquaplanagens que teriam ocorrido com aquela aeronave, na época, da BRA. Solução para aquilo era procurar um equipamento, que inclusive veio do Canadá, para desemborrachar, escarificar, tirar o emborrachamento da pista. Em torno de maio do ano passado, esse equipamento chegou a Congonhas, fez a primeira operação, e realmente levantou o índice de atrito da pista para um índice muito maior do que ela normalmente operava, ou seja, tornou ela mais segura do que era. O problema é que esse equipamento trabalhava, e 30, 40 dias depois, a pista estava novamente



emborrachada, especialmente nas cabeceiras, onde a maioria dos pousos das aeronaves, que é aquela cabeceira de quem desce pelo bairro de Moema. Então, novamente essa máquina entrava em funcionamento. Quando chegou em agosto, setembro do ano passado, começou a se observar — e esse período entre março e setembro chove pouco em São Paulo, e entre setembro e março chove muito em São Paulo; é o inverso. Então, quando chegou lá pelo final de agosto, início de setembro...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Presidente, me dê um aparte?

Antes que o senhor termine, a INFRAERO fiscaliza obra de aeroporto, a ANAC?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Fiscaliza.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Fiscaliza obra de aeroporto? Eu só queria ouvir isso, senão o Presidente vai me cortar mesmo...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não a fiscalização da obra.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Aí o senhor pode agora continuar falando.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Nós fiscalizamos a necessidade da obra e se ele está sendo feita. Quem tem a incumbência pela execução da obra é a INFRAERO, se o aeroporto for da INFRAERO.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - (*Ininteligível.*) A ANAC aprova... Ele já me cortou, mas pode dizer. A ANAC aprova e fiscaliza?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, foi anunciado para todos que V.Exa. começaria a falar às 15h48m e terminaria às 15h58m. Então V.Exa.... Eu estou vulnerável aqui é para receber as queixas dos outros Parlamentares que V.Exa. excedeu o tempo. Por que excedeu? Porque o Presidente da ANAC estava dando a resposta a V.Exa.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Presidente, eu nunca reclamei de colega que passe 1 ou 2 minutos a mais porque eu acho importante a pergunta e a resposta.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Mas nós não podemos julgar... Se eu tiver o arbítrio aqui de julgar que pergunta é importante ou que não é, fica difícil.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Faça o que o senhor quiser, o senhor é o Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem, vamos ao próximo inscrito, que é o nobre Deputado André Vargas, começando às 16h02min e terminando às 16h12min.

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - Primeiro, eu queria perguntar ao Deputado Vic Pires se ele tem mais alguma pergunta importante, porque eu posso fazê-la. Não deu tempo, aqui não tem problema nenhum. Só que eu vou dar tempo para responder.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Tenho, tenho.

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - E acho adequado...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor quer me dá, eu tenho.

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - Faça por escrito.

Então, veja, eu acho adequado, quando nós... Queria até informar, inclusive aos companheiros, que a *TV Câmara*, para evitar açodamentos, radicalizações, até porque nós estamos numa discussão técnica; para que não se tenha aquela coisa de apelação, que já vimos de manhã, que não...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr, Presidente, por favor. Eu não apelo e não estou aqui para falar para a *TV Câmara*.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ele não está se referindo a V.Exa. Ele está fazendo um apelo aos membros da Comissão.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Claro que está, claro que está.

**O SR. ANDRÉ VARGAS** - Evitar açodamento.

**O SR DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Claro que está, claro que está. Se a *TV Câmara* está transmitindo ou não, não é um problema meu. A imprensa sabe muito bem disso, até porque eu sou jornalista. Então, eu gostaria, e eu tenho respeito pelo Deputado André, que ele tivesse o mesmo carinho e respeito que eu tenho por ele. Não estou querendo aparecer e, por mim, pode desligar essa TV.

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - Eu não citei V.Exa.

Bom, primeiro eu queria propor um questionamento importante. O Deputado Macris propôs um questionamento em relação à competência técnica. Primeiro, disse que a ANAC não está cumprindo as suas competências.



É importante dizer que o código da Aeronáutica, o código da Aviação, é de 1986, e está sendo revisto agora. Eu acho que tudo isso facilita e favorece este debate. O Governo do PSDB teve, por 8 anos, a oportunidade de rever, de adequar, de aprofundar, mas teve outras prioridades. A ANAC vem aí de 2005, e nós estamos agora...

Lamentavelmente houve esse acidente, que torna passional muitas das abordagens, mas dá oportunidade para que V.Sa. explicita o resto da sua diretoria, de onde vem. Eu acho que é importante, porque foi perguntado e depois não foi dada oportunidade para que se respondesse.

E também, é lógico que as notinhas de imprensa nem sempre são verdadeiras, mas há uma preocupação, e eu verbalizei essa preocupação de manhã, e por várias vezes, de que, no aqodamento de fazer luta política, nós não ataquemos o Brasil, que está no nível 1, não só do controle aéreo, mas está num nível ascendente na questão do transporte, do nosso transporte aéreo. Isso os dados estão mostrando. A economia, a dinâmica da economia, a concorrência... Talvez falte até mais, eu acho que essa é uma discussão que nós vamos fazer por aqui; talvez se precise de um número maior de empresas, de concorrência, para que nos tenhamos mais, um número maior de aeroportos, inclusive.

Mas essa notinha, nota do Cláudio Humberto, desse *site*, que também é impresso por vários jornais por esse Brasil, diz o seguinte: *“Os serviços de informação militares do Brasil, Argentina e Uruguai, em operações conjuntas, detectaram um suposto plano de descrédito dos sistemas de controle do tráfego aéreo do Cone Sul, patrocinado por empresas aéreas americanas. Lula, Tabaré Vazquez e Néstor Kirchner já sabem. O objetivo seria rebaixar a categoria dos países, donos de tráfego aéreo expressivo, neutralizando a concorrência de suas empresas aéreas.”*

Lógico, que não são todas as notinhas que são verdadeiras, mas eu tenho pessoalmente uma preocupação: que, no aqodamento de nós aqui ficarmos trocando ataques, vendo quem é culpado, Governo anterior, Governo atual; quem é competente, quem é incompetente, até porque nós temos um problema no Brasil, a gente ataque e desconstrua aquilo que foi construído com suor e lágrimas, não só



pelo PT e nem só pelo PSDB, pelo PMDB e PFL, mas pelo Brasil. Porque tem coisa mais importante e para além da luta política que se estabelece aqui no Congresso.

Então, eu gostaria que V.Exa. respondesse essas questões.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Deputado André Vargas, as duas são muito importantes. Primeiro, me permite terminar uma resposta em relação aos meus colegas diretores e à diretoria da ANAC, e eu faço isso com a maior das tranqüilidades. Pelo contrário, se existe uma satisfação que eu estou tendo é o ecletismo da nossa diretoria. Então, eu já tinha citado a mim, vim do setor de turismo, acho que tenho um vínculo muito grande com aviação. Talvez o atraso no turismo brasileiro foi ter mantido esses 2 setores separados historicamente. São irmãos gêmeos, são 2 trilhos da mesma estrada. O Deputado Leur, que é um Deputado de 7 mandatos nessa Casa. Eu confesso que ter um mandato de Deputado Federal já é algo muito importante; ter 7 é uma experiência inestimável a qualquer agência, um Parlamentar com 7 mandatos. Então eu acho que isso diz tudo como currículo. Temos uma diretora que é do Ministério Público, oriunda do Ministério Público de São Paulo, uma diretora da agência. Dizer que uma agência não tem vínculo com aquele papel que o Ministério Público exerce após a Constituição brasileira, papel importante. Temos um diretor que é doutor em transportes pela UNICAMP, que é o Dr. Barat. A diretora é Dra. Denise, o Dr. Barat, Diretor de Transportes, professor universitário, cheio de matérias e livros publicados. E temos um diretor que é piloto aviador, coronel aviador, veio da Força Aérea, 14 anos de DAC, e que, inclusive, o Velozo, Jorge Luís Velozo, o Velozo é piloto de A-330, que, inclusive, tem poucos no Brasil. Ele é homologado para 330, e está lá dando o seu conhecimento à ANAC. Essa é uma diretoria colegiada, ela decide; 5 cabeças com 5 formações diferentes. Quanto à questão do nível, Deputado André Vargas, essa pergunta é absolutamente fundamental, porque a gente ouve tanta coisa e eu não tenho... Quero aproveitar esta ocasião, não tenho absolutamente nenhuma crítica à imprensa brasileira, ao contrário. Eu acho que a imprensa está cumprindo o papel que é dela. Quando eu digo não ser entendido é porque as vezes você constrói um pensamento de um foco e, às vezes, a própria imprensa, ou alguém, constrói por outro foco. Como os focos são distintos, aparentemente tem um conflito. Olha o que está ocorrendo nessa questão de Nível 1, Categoria 1 do Brasil.



Estão misturando OACI, que é um organismo vinculado à ONU, Organização da Aviação Civil Internacional, criada na Convenção de Chicago em 1944, a OACI; a Assembléia Geral da OACI, que é uma assembléia composta de 11 Estados do chamado Grupo 1, 12 Estados do Grupo 2 e 13 Estados Grupo 3. O Grupo 1 da OACI é que compõe o Conselho, o Conselho, no Grupo 1, o Conselho da Organização Internacional da Aviação Civil. O Brasil participa desse Conselho no Grupo 1 desde a fundação. Então, é uma ação política, de Estado, de Estados independentes. A eleição para o Conselho é como é para o Conselho da ONU, como é para o Conselho do UNICEF, para qualquer organismo vinculado à ONU. O Secretário-Geral... Chegou a sair uma matéria que o Brasil corria esse perigo porque perdeu o Secretário-Geral na eleição passada. Isso é um absurdo! Os órgãos da ONU têm renovação das suas secretarias-gerais. Há pouco tempo era o Kofi Annan o Secretário-Geral da ONU; hoje é um representante da Coréia. Todos os órgãos vinculados à ONU têm esse rodízio na sua secretária-geral. O nosso Presidente da OACI é um presidente mais antigo, até porque ele cumpre aquele papel do presidente, uma espécie assim de parlamentarismo, não é? O Secretário-Geral da OACI hoje, Taeb Shariff, um argelino, ele foi articulado pela CLAC, que é Comissão Latino-americana da Aviação Civil, e o Brasil é filiado, são 17 países, e pela Associação da Aviação Civil Africana, a AFAC, para que fosse um africano o Secretário-Geral da ONU. O que o Brasil fez foi, na composição política internacional, apoiar um africano para a Secretaria-Geral. Isso não tem nada a ver com o Nível 1; se nós podemos ter acesso aos aeroportos dos Estados Unidos, nada a ver. Agora a assembléia é em setembro. Em setembro...

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - A ICAO tem. A ICAO faz monitoramento e vai fazer em 2008.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Já vamos chegar lá Deputado. Estou falando Grupo 1 da ICAO, não tem nada a ver com as suas auditagens, da...

**(Não identificado)** - Da OACI.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - OACI e ICAO é a mesma coisa. ICAO é em inglês e OACI em português, é a mesma entidade. Uma auditoria da ICAO, ela faz no Brasil, faz na Argentina, faz nos Estados Unidos, faz no mundo inteiro. É papel desse organismo fazer auditagens específicas ou até completas nos seus órgãos



filiados. No caso, no Brasil, fez de *safety*, num determinado momento, e uma auditoria em *security*, no outro momento. Isso não determina se você é do Grupo 1, 2 ou 3. O que determina se você é do Grupo 1, 2 ou 3 da ICAO é a ação política do Brasil e dos demais países, em estar na composição política da Secretária-Geral e do Conselho. A eleição é em setembro deste ano. Os 11 países do Grupo 1 são, vou ler: Alemanha, Austrália, Brasil, Canadá, China, Estados Unidos, França, Itália, Japão, Reino Unido e Rússia. Até o presente momento não apareceu um 13º candidato. Por enquanto tem só 11 candidatos às 11 vagas, ou seja, o Brasil, até agora, está absolutamente tranquilo no Grupo 1 da Assembleia Geral da ICAO, ou da OACI. Absolutamente tranquilo. Segundo: nós temos o apoio, para continuar na Assembleia Geral no Grupo 1, temos o apoio da CLAC, toda latino-americana, temos o apoio dos Estados Unidos e do Canadá, porque daí a América do Norte não compõe a CLAC, o México compõe a CLAC, temos o apoio dos africanos, temos o apoio da entidade europeia, e estamos recebendo apoios bilaterais. Ontem, recebemos o apoio escrito da Venezuela. Nada leva a crer, nada, nada nesse momento — volto a dizer, é uma eleição, e nunca eleição está ganha depois do voto —, mas nada leva a crer que o Brasil tenha qualquer chance de cair. Todos os países do continente acham que a posição do Grupo 1 do continente latino-americano é do Brasil. Há um consenso. Os argentinos acham, os chilenos acham, os peruanos acham. Então, isso é uma coisa. Outra coisa é a ICAO ou OACI fazer uma auditoria, detectar problemas e, conforme a dimensão desses problemas, as empresas nossas se não adotarem aqueles procedimentos e se a autoridade de aviação não adotar, estar restritas a operarem vôos para determinados países. Isso é outra coisa. É uma auditoria em cima de questões técnicas. Está se misturando as coisas, não se mistura isso. O FAA é a ANAC americana. O FAA é muito rigoroso. Ele pega as auditorias da ICAO, qualquer coisa que uma auditoria da ICAO determine, de um determinado país, eles pedem para vir verificar se o país está adotando. Se o país não estiver adotando, eles dizem: *“Tudo bem, a ICAO não vai rebaixar, vocês são da Assembleia Geral, você pode ser até o presidente da ICAO, mas você não vai voar para os Estados Unidos. Por quê? Porque você não está cumprindo esta, esta, esta e esta regra”*. Que regras são essas? V.Exa. me desculpa a demora, Presidente, mas é importantíssima esta pergunta. Que regras



são essas? A última auditagem da ICAO, da OACI, ocorreu aqui no ano 2000. Ela encontrou um conjunto de problemas. Estou falando da área de segurança de vôo. Entre eles, o famoso CHETA. Em 2000, depois, 2004, já foi uma outra auditagem. Essa em segurança de vôo, o Brasil não tinha CHETA, a VARIG não tinha CHETA, a Transbrasil, VASP, o Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo. Ficou famosa por causa do episódio da venda da VARIG. Naquela auditagem da OACI, em 2000, eles exigiram que o Brasil adotasse CHETA. CHETA o que é? Uma empresa, para ser uma empresa aérea, precisa cumprir um conjunto de determinações, inclusive na área específica de manutenção. Toda pergunta que o nobre Relator fez a mim sobre a manutenção daquele motor, porque a Gol tem CHETA, e ela tem obrigações perante o CHETA, de fazer essas manutenções e avisar a autoridade. Se ela não fizer, aí ela perde o CHETA, e ela deixa de ser uma operadora. Tem países que são absolutamente rigorosos, outros são menos rigorosos em relação a isso. Os países que são mais rigorosos fazem em cima da auditagem da OACI, eles fazem uma espécie de visita, não é uma auditoria. Os Estados Unidos não podem fazer auditoria no Brasil. Outro erro que eu ouvi falarem. Não pode. O Brasil não pode deixar, é mexer na nossa soberania. Imagine a ANAC fazer uma auditagem no FAA, não tem cabimento. Ninguém pode fazer auditagem em nós, a não ser a OACI. Essa faz, essa aponta. O que nós podemos pegar é se a OACI fez uma auditagem em determinado país, nós podemos pegar essa auditagem, ver se tem problemas que tornam os céus brasileiros inseguros se aquela empresa daquele país, daquela bandeira voar para cá. Aí, sim, a ANAC pode dizer: País A, B, C ou D, a auditagem da ICAO está determinando que vocês não estão seguindo os padrões internacionais de segurança. E, por não estarem seguindo os padrões internacionais de segurança, nós vamos proibir vocês de viajar para o Brasil. O FAA faz muito isso. Neste exato momento, para tranquilidade dos Srs. Deputados, eu posso dizer o seguinte: as nossas relações com o FAA são as melhores possíveis, do ponto de vista técnico. O FAA acabou de aceitar a certificação dos helicópteros brasileiros. Eu fui pessoalmente lá levar essa certificação, notícia esta que infelizmente não saiu, a não ser na mídia especializada em aviação. A HELIBRAS, que é uma das nossas indústrias de helicópteros, pode vender para os Estados Unidos sem ser mais certificada lá, é certificada aqui pela



ANAC. Os nossos técnicos, que hoje são da ANAC e que eram do DAC, do ICAF, do IAC, são técnicos que participam dessas auditagens da OACI. Ontem, eu assinei a ida de um técnico nosso para a Colômbia, convocado pela OACI para auditar a Colômbia. Os técnicos latino-americanos, na sua ampla maioria, são brasileiros. Quando se convoca alguém de língua portuguesa ou espanhola para as auditagens da OACI, são os brasileiros que estão lá. Então, francamente, eu estou aqui otimista dizendo que não há problemas? Não, não estou. Esses têm de ser enfrentados. Estou dizendo da forma como está sendo colocado. Nem do ponto de vista político nós estamos assim detectando um problema grave, e nem do ponto de vista técnico. Por isso eu agradeço muito a sua pergunta.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O próximo inscrito é o nobre Deputado Carlos Zarattini, das 16h17min às 16h27min.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Obrigado, Sr. Presidente.

Sobre essa questão de manutenção, Sr. Milton Zuanazzi, o senhor poderia nos dizer quais são os procedimentos de fiscalização da ANAC sobre as empresas aéreas?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Por essa exigência da OACI, as empresas possuem hoje certificado de homologação, têm de cumprir um conjunto de obrigações informando ao órgão sobre todos os aspectos de manutenção. Então, a empresa já é obrigada a cumprir isso. Se não cumprir, ela perde esse certificado e deixa de ser uma empresa aérea. É muito sério isso para a empresa, muito sério. Segundo: além disso, nós, ANAC, os nossos inspetores de aviação civil, nós temos um sistema de rodízio por amostragem. Quando um problema começa a aumentar em relação a uma empresa, nós começamos a colocar intensidade na fiscalização. Por exemplo, nesse motor da Gol, imediatamente 2 técnicos nossos estão acompanhando toda a situação por que houve esse estol de compressor, estamos acompanhando. Ou seja, qualquer problema que ocorre, há esse acompanhamento e, nesse acompanhamento, nós verificamos se a empresa está cumprindo as suas determinações, e aí nós temos um conjunto de ações que pode inclusive levar essa empresa a perder a concessão. Nós já cancelamos 2 concessões de empresas aéreas brasileiras nesse ano de ANAC por não cumprirem essas especificações técnicas.



**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Nós aqui aprovamos uma visita ao sistema de manutenção da TAM e da Gol. Eu gostaria de saber se o senhor tem alguma sugestão de como se poderia fiscalizar, como os nobres Deputados poderiam fiscalizar esse sistema, para que a gente possa entender. Olhar para o motor é muito interessante, mas como é feito? Evidentemente, são técnicos especializados, mas existe algum tipo de relatório de que a gente pudesse tomar conhecimento para saber a frequência de fiscalização que a ANAC faz e os procedimentos detalhados dessa fiscalização?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Mais importante que a fiscalização que a ANAC faz — e isso não é problema, nós podemos passar para a CPI todo esse processo de fiscalização — é a responsabilidade que a empresa tem, e especialmente o seu chefe de manutenção. Ele é uma figura como é um médico numa UTI: ele tem a responsabilidade absoluta naquilo. Ele não pode falhar, e isso tudo é muito regrado, são *checklists*, *check* A, B, C e D, conforme a idade da aeronave, conforme o tempo. Motores, por exemplo, seguem *checks* diferentes do restante do avião. Então, cada equipamento do avião tem um *check*. Eu volto a dizer: a aviação é algo absolutamente regrado. É aquela expressão que Fernando Pessoa usou ao dizer que “*navegar é preciso*”, no nosso caso a navegação aérea é absolutamente precisa. Ela funciona com absoluta precisão, e essas áreas responsáveis das empresas têm de ter um técnico gabaritado, qualificado, ele tem que ter as suas habilitações examinadas pela ANAC. Quer dizer, uma empresa não consegue obter esse certificado de homologação se não estiver com isso em dia.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Eu solicitaria que o senhor nos encaminhasse as últimas verificações, inclusive na época do acidente, de manutenção da Gol, da TAM e da VARIG também, para que a gente tomasse conhecimento, e que o Presidente e o Relator as divulgasse, evidentemente, para que talvez a gente reconsidere a questão da visita à área de manutenção, porque acho que poderemos só ficar encarando o motor ali.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Eu posso lhe afirmar que não são poucas.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu até queria, ao contrário do que V.Exa. aqui propõe, Deputado Zarattini, na verdade, convidar ou pedir à ANAC que nos encaminhasse um técnico que pudesse nos acompanhar nestas visitas que nós



vamos realizar, porque apesar de nós não termos o conhecimento, é importante que nós conheçamos essa área e que possamos atestar a forma como são realizadas, enfim, essas manutenções.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Eu disponibilizo, Deputado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu quero dizer que a minha origem é da área de manutenção na área de metalurgia. Às vezes, a gente fala sobre esse tema achando que não entende nada, mas quando a gente vai lá, olha, reconhece e se apropria das informações, e isso vai permitir que a gente possa discutir, quando estivermos discutindo aqui a questão do marco regulatório da Aeronáutica, e ter uma visão de conjunto. É como você olhar o CINDACTA para entender o Sistema de Tráfego Aéreo, você olhar as companhias, saber como elas funcionam, como acontece o processo *in loco*. Isso vai dar condições para nós discutirmos essas questões que dizem respeito ao marco regulatório e que passam também pela certificação das companhias, pelo trabalho realizado pelas companhias.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - O.k., Sr. Relator.

A segunda questão...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Deputado Zarattini, perdão. Eu disponibilizo, então, o nosso Superintendente de Segurança Operacional, Coronel Tarcísio, e o nosso Gerente-Geral, que está presente, inclusive, de Investigação e Prevenção de Acidentes, Coronel Douglas, para acompanhar a CPI nessas áreas de manutenção das empresas.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - O.k. O Sargento Wellington afirmou nesta CPI que todos os aviões da TAM passam em Congonhas, e que nessa definição de rotas o CINDACTA não é consultado. Primeiro, é verdade que todos os aviões da TAM passam em Congonhas? Essa tratativa de rotas, de espaços para o tráfego aéreo, o senhor poderia detalhar essa questão?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Se todos os aviões da TAM passam em Congonhas, acho que só a TAM pode dar essa resposta precisa. Evidentemente que Congonhas é uma base aeroportuária importante para a TAM, para a Gol e para as demais. Não sei se todos. Creio que não são todos, mas eu não sei afirmar. Quanto a essa outra informação, infelizmente foi uma informação equivocada do Sargento Wellington. Ao contrário, eu mostrei aqui na minha apresentação, com toda clareza,



deixei na mesa desta CPI, como é que nós concedemos uma HOTRAN, um Horário de Transporte. A palavra do DECEA, portanto do Controle do Tráfego Aéreo, e a palavra da INFRAERO são absolutamente fundamentais para que a ANAC autorize um Horário de Transporte para qualquer uma das nossas concessionárias. O que não havia, Deputado Zarattini, até 29 de novembro, era um sistema dentro do DECEA que pudesse acompanhar o todo do trilho da aeronave, porque uma HOTRAN, vamos dar um exemplo prático, ela pode ser uma HOTRAN Congonhas/Brasília/Campo Grande. Essa é a HOTRAN, o Horário de Transporte. Em Campo Grande, ela muda de número e passa a ser Campo Grande/Cuiabá/Manaus. O trilho da aeronave é uma aeronave só. A HOTRAN é o trecho naquele número que a gente recebe lá no bilhete de passagem. Então, o que pode haver é esta confusão, tem que deixar claro. O HOTRAN é liberado naquele horário pelo DECEA, e a INFRAERO diz que tem equipamento aeroportuário suficiente para receber aquele voo, com aquela aeronave, daquele tamanho, com X passageiros, com aquele peso, se a aeronave vai precisar estacionar em pátio, em *finger*, conforme o equipamento não se pode estacionar em *finger*, tem que estacionar em pátio, às vezes não se tem tamanho de pátio suficiente. No caso de Congonhas, também há problema de pátio para as aeronaves de médio porte, porque não podem utilizar o *finger*. O pátio de Congonhas é pequeno. Então, todos esses estudos que entregamos à CPI estão disponibilizados e também como nós montamos essa grade. A ANAC procura olhar, ver se não tem uma outra empresa no mesmo horário, se não há superposição. Fazemos um estudo de demanda, para ver se a demanda daquela empresa que está voando num horário está realmente alta, que compete, ou colaboraria colocar um novo voo. Então, nós fizemos uma análise completa. Eu deixei um exemplo aqui, para que os Srs. Deputados tenham exata clareza de como é que são os nossos procedimentos.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Agradeço. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Otavio Leite, de 16h26min às 16h36min.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Ao tempo em que o cumprimento, devo dizer que vou apresentar algumas reflexões, no bojo das quais vou formulando



pontualmente indagações, solicitando ao senhor para fazer logo o registro, para responder de pronto ao final.

Muito bem. Existem no Brasil aeronaves homologadas, 11.182. Na verdade, aeronaves ativas, porque existem (*o número está muito pequeno, e a idade chega, fica difícil ler*) 5.900 aeronaves canceladas — curiosa essa informação, depois eu queria saber por quê. Então temos 17.151 aeronaves, mas ativas apenas 11.182. Não obstante, aeronaves de transporte de passageiros, a frota que se tem hoje é de 265, ou 85 aeronaves a menos do que tínhamos há 5 anos. Esse é um dado muito importante. Diminuiu o número de aeronaves dessas maiores, que levam passageiros em volume.

O número de aeronaves no País é muito grande. Os pousos e decolagens, as pistas têm que atender a ambas as circunstâncias. O número de aeronaves vem crescendo, o número de passageiros aumentou, a demanda evoluiu. O que me parece é que, embora tenha diminuído o número de aeronaves de grande porte, as empresas procederam a uma reengenharia radical interna, aumentando o número de fileiras, aumentando o tempo de uso da aeronave, como aqui foi dito, e utilizando uma malha aérea absolutamente concatenada, de forma milimétrica, como aqui também já se falou, passível de, ao momento de mínima falha, gerar uma reação em cadeia de problemas, atrasos etc. O número de atrasos e o número de cancelamentos é praticamente um terço dos vôos regulares no Brasil. Esse número, o percentual desse somatório, é o que se observa à luz dos dados que a OACI nos oferece, do parâmetro internacional? É um outro ponto.

Em relação ao acidente da Gol, a OACI solicitou à ANAC informações oficiais para efeito de ensejar, *a posteriori*, uma diligência?

Na certificação das aeronaves e da estrutura que está a encargo da ANAC em relação ao sistema aeroportuário nosso, quem é que certifica a esfera pública? Ou seja, quem certifica que o aeroporto está adequado?

A ANAC tem muito poder. A prerrogativa de outorgar, no bojo do que está estabelecido na Lei nº 11.182, a possibilidade de uma freqüência doméstica, dá à ANAC uma autoridade ímpar, não só no âmbito doméstico como no âmbito internacional, em função dos tratados internacionais. Nesse instante, a ANAC



processa — o senhor saberia dizer? — quantas solicitações de novas outorgas para vôos domésticos?

E, em relação aos tratados internacionais que o Brasil firma por aí, nos quais sempre se estabelece o número de freqüências, seja por empresas de bandeira brasileira, seja por empresas de bandeira estrangeira, quando se observa no gráfico o *yield* caindo das empresas brasileiras no doméstico e se observa, *contrario sensu*, nas empresas brasileiras que atuam no campo internacional os valores das passagens crescendo, eu pergunto: e as empresas estrangeiras nesse bojo, absorvendo um espaço que era das empresas brasileiras? A sensação que me dá é que todos nós, por mais movimentos que tivessem sido empreendidos etc., observamos ali aquela homeopática hecatombe — o declínio da VARIG —, que deflagrou um processo duro e agudo, mas que objetivamente comprova a diminuição das aeronaves de transporte de número maior. Nós observamos isso tudo, e eu não identifiquei, não é possível identificar — eu queria que o senhor falasse um pouco sobre isso — iniciativas do Governo, da gestão pública brasileira, para prover aquele mercado, aquele espaço que tinha para novas aeronaves. E se nós considerarmos que temos uma empresa nacional que pelo mundo afora aí se revela absolutamente competente, disputando mercado, que é a EMBRAER, a ausência de aeronaves da EMBRAER nesse transporte de passageiros, praticamente... Eu fico perplexo. Não houve algum tipo de preocupação em criar linhas específicas, para que esses produtos brasileiros, essas aeronaves brasileiras pudessem também se inserir nas empresas brasileiras e com isso minimizar o problema da oferta de assentos?

A ANAC tem, portanto, a prerrogativa da fiscalização e tem a fé pública de emitir multas, de lavrar autos, de lançar, portanto, a multa. Tenho uma informação de hoje, que levantamos agora — não tenho aqui o dado, — a conferir, sobre o número já lançado de multas este exercício. Está na ordem de 3 milhões. Achei até grande. Eu gostaria de saber em relação a multas pretéritas (em 2005 não tinha ANAC, era DAC), para ter essa cronologia, porque, evidentemente, a imposição de uma sanção pecuniária, ela se dá por uma infração qualquer, e ela tem um efeito de reparar um dano e um efeito pedagógico, inclusive, perante as empresas. É preciso, portanto, saber se essas multas vêm sendo pagas, se essas multas não vêm



gerando uma discussão administrativa que não acaba nunca, como acontece em muitos conselhos etc., onde as empresas recorrem, e o nível de recursos etc. Ou as empresas em geral pagam logo? Para essa indagação, inclusive, eu me inspiro numa farta centimetragem da imprensa nos últimos anos acerca dessa matéria. Inclusive o *Jornal do Brasil*, em fevereiro, fez uma abordagem muito clara sobre a ação da ANAC em relação às fiscalizações. As conseqüências das fiscalizações é que nos interessa identificar, do ponto de vista da receita, se houve algum tipo de receita, se houve pagamento, ou se apenas geraram imbrólios administrativos, jurídicos etc.

Bom. Finalmente, eu queria saber do Presidente da ANAC acerca desse imbrólio — a questão é complexa —, que tem como saída a ampliação da infra-estrutura, o aumento do número de pistas. O que é emergencial? O que precisa ser decidido agora, para que, com a expansão da demanda e do número de aeronaves a transitarem, também com essa perspectiva de aumentarem no País, elas possam ter horários para pousar nos aeroportos brasileiros? E, nessa perspectiva, a indagação, Dr. Milton, em relação à ociosidade que existe ainda no Tom Jobim. No relatório que o senhor nos apresentou, o senhor utilizou Congonhas, Guarulhos e Brasília. O Tom Jobim nós sabemos que tem um potencial de 17 milhões de passageiros/ano e está em 9 milhões. Melhorou — eram 4 milhões há 3 anos, 4 anos — por uma série de medidas. Mas como a ANAC pode, a curto prazo, mexer nesse sistema de forma cirúrgica, para que possamos melhor organizar a rede de freqüências, utilizando onde há um espaço ocioso, que é o Aeroporto Tom Jobim, não obstante outras iniciativas possam ser tomadas para, enfim, ensejar espaços para pistas novas no Brasil para as aeronaves, sobretudo em São Paulo?

Não sei se me fiz entender. Eu tinha algumas outras observações, mas, no geral, era isso.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. gastou exatamente o seu tempo, 10 minutos. (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Mereço um prêmio de mais 1 minuto, não é, Presidente?

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



Se o nosso Presidente pudesse ser sintético na reposta, porque tem outros oradores.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - O Deputado Otavio Leite fez várias perguntas, e eu agradeço, até porque eu tenho um respeito imenso pelo Deputado. Ele é um dos militantes do turismo brasileiro. E nós tivemos uma convivência bastante grande, ele ainda como Vice-Prefeito do Rio de Janeiro, que é a nossa grande cidade receptiva deste País. Eu vou tentar, o mais rápido possível, responder todas as questões, todas muito significativas e importantes. Certificação de aeroportos. A ANAC é criada por lei, mas a INFRAERO também é criada por lei. Nós tivemos recentemente um certo litígio entre a ANTAQ e a Docas. Parece que o STJ teria, esta semana, publicado um acórdão a respeito. Nós não estamos em litígio com a INFRAERO. Quando fala-se em litígio, parece que é briga. Eu digo em discussão de como se dará esse processo, porque são 2 leis — o nosso papel de fiscalização e uma empresa que é criada por lei. Nós estamos bem avançados com a INFRAERO nesse contrato de concessão. Para nós da ANAC é claro: a INFRAERO é uma concessionária de serviço público da ANAC. No entanto, ela é uma empresa pública. E como se sabe, ela não pode ser multada como empresa pública. Então, nós temos um conjunto de acertos legais a serem feitos com a INFRAERO para que a gente estabeleça isso, que é o espírito da lei, pelo menos a mais moderna, a 11.182, de 2005. Mas, enfim, tem esse problema, que nós estamos enfrentando. Volto a dizer, essa manifestação do STJ, eu não tenho conhecimento do resultado, mas me falaram que o STJ teria encerrado esse processo, e pode ser suficiente para isso. Segundo, questão de iniciativas da EMBRAER. Isso é a Resolução nº 7 do CONAC — desse CONAC de maio de 2003. E essa é uma das resoluções... que todas as medidas foram tomadas. Tem a linha de financiamento do BNDES. O maior problema para comprar equipamento EMBRAER era os impostos que incidiam. Todos eles foram derrubados. Só não foram ainda alguns impostos estaduais. Os impostos federais foram derrubados. Eu diria que nós estamos na ante-sala para que as empresas brasileiras — a gente já sabe, tem informações de contados grandes com a EMBRAER... no sentido de começar a comprar os equipamentos de maior porte da EMBRAER, especialmente os jatos da família 170, 190 e 195. Então, nós cremos que isso vai acabar acontecendo no Brasil, o que é muito bom em todos



os sentidos. A questão das aeronaves. V.Exa. pegou bem, Deputado. O que ocorreu até agora foi, na verdade, até o presente momento, o aumento do tempo de uso/dia por aeronave. Estão voando mais, eu falei isso, e aumentou o número de assentos nas aeronaves comerciais no Brasil. A TAM, praticamente há 5, 6 anos, operava com Fokker 100. Era um avião de 108 lugares. Hoje, a TAM opera com *Airbus* 320, 319. Na própria VARIG era quase tudo 737-300, 400, 500, aviões que tinham no máximo 128 lugares. Esses aviões 737 com que a Gol opera já são aviões que vão até 176 lugares. Então, ampliou muito a oferta. Agora, deste momento em diante, nós estamos chegando ao fim de a maior ocupação possível por aeronave e o maior tamanho de aeronave. A partir de agora é infra-estrutura mesmo, tanto na aeroportuária, quanto nos céus. Porque espaço aéreo é infra-estrutura. É disso mesmo que nós vamos precisar. Por isso que eu entreguei a esta CPI esse trabalho, que ainda não é o completo, mas é uma parte do trabalho aeroportuário. Questões emergenciais. A sua pergunta é muito importante. Nós estamos promovendo questões emergenciais. A obra de Congonhas é emergencial, aliás está em processo de emergência. É necessário, por exemplo, ampliação no Aeroporto de Ribeirão Preto, para nós tentarmos distribuir um pouco a carga de Viracopos, e liberar mais Viracopos também para equipamentos de transporte de passageiros. O PAC está trazendo o terceiro terminal de Guarulhos, ampliará Guarulhos em 20 milhões de passageiros, usando 19, para 35. Daqui a 5, 7 anos, esses 35 de Guarulhos não serão mais suficientes. Mas neste momento... E há uma terceira ação emergencial — nós estamos só aguardando o DCE fazer os estudos da questão da aproximação do tráfego aéreo — que é de fazer uma nova pista, esta seria muito rápida, no Campo de Marte. Tem uma pista pequena que dá no Morro da Casa Verde. Inverteria alguns graus. Nós poderíamos fazer uma pista, levar uma parte significativa da aviação executiva de São Paulo para o Campo de Marte. Inclusive da aviação de jatos, não meramente a motor a hélice. O Campo de Marte é ali em São Paulo, junto ao Parque Anhembi, onde hoje já opera a chamada aviação geral. Com isso, nós aliviaríamos Congonhas, porque Congonhas, dos 48 *slots* que ele tem por hora, 10 são da aviação geral, 38 são da aviação comercial. Então, nós conseguiríamos aliviar bastante Congonhas com essa iniciativa. Quanto ao Tom Jobim, para encerrar, tudo o que podemos fazer nessa hora, até porque se está com



os espaços de esgotados, é levar para outros aeroportos. Tom Jobim é o primeiro que sempre vem na lista. Tanto é, por exemplo, que, dos vôos internacionais que estão sendo requisitados para Guarulhos, a ANAC praticamente não liberou mais nenhum. Nós estamos oferecendo Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília, Nordeste, Porto Alegre, Curitiba — o que quiserem —, Manaus, Belém, menos São Paulo. Então, na verdade, nós praticamente já encerramos as atividades, enquanto não houver as obras de ampliação de Guarulhos, enquanto nós não tivermos um alívio em Viracopos, enquanto não tivermos — quem sabe? — a acessibilidade de Viracopos. Então, o que eu estou observando? Que isso também não é vontade meramente da ANAC, é das empresas. As empresas estão, cada vez mais, operando a partir de tanto de Confins, quanto do Tom Jobim, quanto de Brasília. Aliás, vamos ganhar o primeiro vôo internacional da Europa para Brasília dia 19 de julho, com a TAP. E a TAP reivindicava aumentar significativamente seus vôos para São Paulo para poder operar Brasília. Aumentou no Rio.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Seria bom encaminhar à CPI a relação das demandas hoje, por vôos, para o Brasil, de vôos internacionais.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não há problema nenhum.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - E em relação às multas, finalmente? É só, Presidente.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Em relação às multas, as empresas, em geral, recorrem. E têm o direito legal de recorrer. Em geral, recorrem. É muito difícil uma empresa pagar uma multa no momento em que a ANAC a aplica, muito difícil. É recurso, recurso, recurso e recurso. Acho que essa legislação tem que ser modificada.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Pois é, em que conselho, em que instância se decide isso?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - É a lei, é o CBAER. Temos de mudar nesta Casa, neste Congresso Nacional, e com o Governo homologando.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar a palavra ao nobre Deputado Gustavo Fruet, por favor.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, eu tenho uma informação importante sobre o “quase acidente”. A Aeronáutica acabou de ligar para



mim. Se V.Exa. quiser eu posso passar, porque é importante para a imprensa, para V.Exa. e para todos nós. Houve realmente — a Aeronáutica acabou de confirmar o que o Sargento Wellington falou aqui —, no dia 5 de maio, uma aeronave comercial — não vou dizer aqui dizer qual é a companhia —, um *airbus*, com um avião FAB.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É da TAM.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - V.Exa. é quem está dizendo, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. está dizendo que é um *airbus*.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Um avião-laboratório da FAB. Isso foi no dia 5 de maio. E houve um outro, que também eles fizeram questão de reportar, no dia 11 de maio. Esse foi dia 5 de maio. No dia 11 de maio, Sr. Relator, um outro “quase acidente” — não sei qual é o termo; o Presidente da ANAC pode me ajudar —, um *airbus* também com um avião Sêneca. Eles passaram a 200 metros perto um do outro. Então, é a informação que eu tenho.

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Foi uma informação passada pela Aeronáutica. E eu agradeço à Aeronáutica por essa informação.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - A palavra com o Deputado Gustavo Fruet.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Antes disso, Deputado Gustavo Fruet, já que estamos aqui na fase de informações, para ver a importância desta nossa audiência e das perguntas que aqui são formuladas, eu agora peguei aqui uma informação dada pela Agência Senado. O nosso querido Senador José Agripino, do Rio Grande do Norte, externou lá, na CPI do Senado, a sua preocupação com a possibilidade de a Agência de Aviação Civil norte-americana, a FAA, diminuir a classificação do Brasil, como estávamos aqui conversando.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Do nível 1 para o nível 2.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Do nível 1 para o nível 2. Então, as explicações dadas aqui pelo Dr. Milton Zuanazzi são muito importantes, para que a



gente possa esclarecer essas terminologias técnicas, esses termos utilizados pela aviação, que dão conta da classificação, da utilização do espaço aéreo brasileiro.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Gustavo Fruet: de 16h45min às 16h55min.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Sr. Presidente, Sr. Milton, boa-tarde. Entenda a manifestação como uma reflexão. É leal e honesto ter uma conversa franca, portanto não a receba como agressão, muito menos de natureza pessoal.

São 3 preliminares: a primeira, nós entramos já na discussão do sistema, não mais no acidente da Gol. E eu peço para que terça-feira se encerrem, então, os depoimentos relativos especificamente à Gol. E eu peço para que terça-feira se encerrem, então, os depoimentos relativos especificamente à Gol. Isso não permitiu um preparo desta Comissão com relação ao entendimento do setor, dentro do cronograma apresentado. Então eu peço, desde já, que seja reconvocado o Sr. Milton, até porque muitos dados que foram apresentados hoje precisam ser analisados. Inclusive, eu solicito à Mesa que providencie uma cópia aos Parlamentares, para que se possa fazer esta avaliação dos documentos entregues. Até porque hoje o Sr. Milton apresenta, pela primeira vez alguém ligado ao setor, a questão da INFRAERO, a importância do setor em termos de infra-estrutura, em termos de investimentos e aponta uma preocupação da ANAC com relação ao crescimento do setor. Então, quando falamos em INFRAERO, não é só com relação às denúncias de corrupção, mas à importância da empresa como parte do sistema de tráfego, investimentos e infra-estrutura.

A segunda preliminar é que, apesar de o Sr. Milton estar hoje na condição de testemunha, eu peço que também se trate a ANAC daqui para frente como investigada. Como investigada não para achar culpa, não para quebrar sigilo ou para expor os seus dirigentes — não. A entidade que recentemente foi implantada no Brasil e que faz parte, é peça importante na coordenação do sistema de fiscalização do sistema de tráfego aéreo. Portanto, objetivamente...

E, terceiro, uma observação. É importante essa declaração do Senador José Agripino. É necessário que se esclareça se estamos tratando da certificação das empresas ou da preocupação com a infra-estrutura, quer seja ela aeroportuária, quer seja ela com relação ao sistema de radar, ao sistema de comunicação e à crise



que passou o Brasil nos últimos meses. E falo na condição de investigada da ANAC porque se há um histórico de atrasos e cancelamentos, se há uma justificativa para *overbooking*, não há nenhum histórico de uma crise acentuada durante tanto tempo e não há nenhum histórico. E chamo isso também para voltarmos à razão do que está sendo objeto desta CPI: a morte de 154 pessoas. Portanto, não vamos tratar o tema como algo anódino. O que nós estamos vendo aqui é uma apresentação como se fosse uma Comissão normal e não houvesse crise no sistema de tráfego aéreo brasileiro.

E, objetivamente, dentro do tempo apresentado, eu gostaria, na seqüência, se houver tolerância também com relação ao tempo por parte da Presidência... O senhor afirmou que há um estudo, ou que houve um estudo do Governo com relação à desmilitarização do setor, e eu gostaria de ter acesso ao estudo, se a ANAC participou, porque hoje, pela manhã, eu perguntei isso ao Major-Brigadeiro Ramon e ele negou a existência desse estudo.

Da mesma forma, só para acentuar perguntas já formuladas: qual é a diretoria responsável pela fiscalização de infra-estrutura aeroportuária? E se existe algum relatório dessa diretoria decorrente dos problemas ocorridos nos últimos meses ou que sejam restritos àqueles 16 dias que o senhor afirmou como pico da crise.

Da mesma forma, com relação à pergunta formulada pelo Deputado Vic Pires, se houve ou não autorização da ANAC para o Aeroporto de Congonhas no ano passado e se isso provocou ou não atraso. Peço à relatoria ou vamos encaminhar pedido de informação solicitando essa informação para a INFRAERO. Se a INFRAERO confirma que a ANAC negou a realização de obras no ano passado. Apesar de toda a apresentação de que há uma compatibilidade entre as concessões e a infra-estrutura aeroportuária, qual a razão de, quase com muita freqüência, aeronaves efetuarem procedimentos de espera para pouso em Congonhas por falta de local no pátio do estacionamento do referido aeroporto? Por que isso? É o clima ou é concessão de linha em determinados horários de forma incompatível com a infra-estrutura? Me baseio em dados publicados pelas empresas, que alegam ter um prejuízo acentuado de combustível nos últimos meses.

Vamos para a questão de fundo. E aí vou pedir especial atenção do Relator, porque esta vai ser a linha para se entender se há eficiência ou não na gestão e



quais são os critérios com relação à composição da Agência. Entenda como conversa franca, Sr. Milton, de forma alguma de desqualificação, porque ninguém precisa saber tudo, ser preparado para tudo e não ter a capacidade de aprender no decorrer da sua atividade. Mas a primeira observação: o Governo do Presidente Lula instalou a Agência há pouco tempo. O Governo do Presidente Lula, representando o PT, e aqui sem provocação, mas era contrário à criação de agências. Tanto que ainda hoje os projetos de regulamentação de agências encontram dificuldade de tramitação no Congresso Nacional. Veio a criação da Agência, apesar dessa contradição do Governo em relação a agências, e é nomeado como Presidente um filiado do PT. Não entenda como... Entendo que o critério político existe no mundo. Quanto falo em critério político é no sentido positivo. Mas vamos insistir nesta linha de indicação da Agência. A agência, em regra geral, nos países, tem o papel de regulação de padrões de segurança, relações internacionais, pesquisa e desenvolvimento, regulação econômica e organização. Com pressa, o Governo indica os primeiros diretores. Indica o senhor, que tem forte tradição na área de turismo e também na área pública, vinculada à área de turismo. Indica a Dra. Denise, que não havia atuado no setor, trabalhava na chefia, na Casa Civil, junto com a Ministra Dilma Rousseff, ou melhor, com o Ministro José Dirceu. Indica o Deputado Leur Lomanto, que seguramente é umas das figuras com maior experiência política no Congresso, no Brasil, mas provavelmente nunca atuou no setor aéreo e é filiado a um partido da base do Governo. Indica o Coronel-Aviador Velozo, o único ligado ao setor. O Presidente Lula fez indicação, ainda, de um ex-dirigente sindical e ex-piloto da VARIG chamado José Carlos Barth, que acabou não sendo votada porque, segundo informação — e peço essa confirmação —, não teria o curso superior, que seria um dos critérios para a composição.

Pergunto: dentro da estrutura da agência, nessa transição do DAC para a ANAC, quantos são engenheiros aeronáuticos, quantos são mecânicos de aeronave, quantos pilotos existem dentro da Agência?

Faço uma terceira observação. O sucesso da ANAC irá representar a possibilidade, entre aspas, “da civilização do sistema, inclusive da chamada desmilitarização”. O insucesso da ANAC poderá atender a interesses que estão reagindo a esta tendência e demonstrar que é inviável desmilitarizar o setor.



Pergunto: qual é a relação com a Aeronáutica? Há dificuldades de relacionamento da Aeronáutica? Há boicote? Qual a relação na transição do DAC? O que parece — é a informação que tenho e vai ser objeto de informação também — é que o DAC acreditava que a nova agência viria em breve. Portanto, não precisava mais se preocupar com a expansão do efetivo do DAC, aguardando a ANAC. O DAC era responsável pela certificação de aeroportos, treinamento de pilotos, projetos estratégicos e renovação da formação de inspetores governamentais. Como está essa transição hoje? Quantos do DAC ainda estão na agência e quantos saíram por falta de perspectiva da agência nesse último período?

De forma também objetiva, Presidente, para constar, e será interessante um trabalho comparativo, quando houve essa indicação da diretoria, nesse trabalho que queremos transformar num pedido de informação, para aprofundar, qual a surpresa, qual a dificuldade, qual a facilidade da diretoria em entender a dimensão das tarefas e estratégias que foram apresentadas e o desafio do que seria implantar uma nova autoridade aeronáutica? Qual a dificuldade de entender a experiência anterior, obtida na época do DAC? E o que provocou e ainda provoca dificuldades em priorizar tarefas e dar continuidade a projetos, em especial aqueles na área de engenharia, infra-estrutura, operações técnicas de vôo, manutenção e formação de pessoal especializado?

Da mesma forma, qual a relação com a INFRAERO? Embora a ANAC seja um poder concedente, a INFRAERO possui uma estrutura orçamentária maior. Sem dúvida, é um poder, até pelo tempo da sua existência — falo poder também no sentido positivo. A ANAC pressiona a INFRAERO, já que não pode puni-la ou não pode lançar multa?

Pergunto, só para constar: nesse período, algum dirigente da empresa, da ANAC, da Agência, desculpe, aceitou alguma passagem aérea por parte de alguma empresa aérea brasileira, ou algum de seus parentes, como brinde?

Pergunto: a implantação da Gerência Regional em Salvador, respeitando a Bahia e entendendo a necessidade de expansão do sistema de controle e fiscalização, mas por que a Gerência Regional de Salvador? Houve estudo técnico ou houve coincidência porque um dos dirigentes era um ex-Deputado da Bahia?



Por fim, duas observações. Há um prazo de 5 anos, e foi apresentado na sua apresentação, nos seus *slides*, para que os militares da FAB, os ex-integrantes do DAC que ainda atuam como técnicos dentro da ANAC deixem a agência. Como está o treinamento dos substitutos concursados? Quantos são, especificamente, nesta área? Se há algum risco de um chamado iminente apagão na área técnica de fiscalização. E se são esses oficiais aviadores que atualmente checam e homologam o treinamento dos pilotos e a emissão de licenças.

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

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Última observação, Presidente. Peço, pela importância... Entendendo a preocupação de V.Exa., mas também sempre fui muito tolerante com todos os tempos que foram concedidos.

Só para constar e pedir um estudo comparativo, passo a ler aqui, rapidamente, a biografia e o perfil dos dirigentes das maiores agências no setor aéreo internacional. Da FAA, nos Estados Unidos, a sua Presidente, Marion Blakey, é formada em estudos internacionais, foi assessora em assuntos de transporte, o que a levou a uma carreira em Washington, passando pelo Departamento de Comércio e Transportes e atuou para assuntos de transportes na Casa Branca. Mas antes de ser nomeada para chefiar a FAA, foi diretora-presidente do NTSB, órgão governamental de excelência responsável pela segurança nos transportes. O vice-diretor, antes de sê-lo, foi conselheiro sênior da FAA e também do NTSB, diretor de operações aéreas da United Airlines, comandante de linhas internacionais, tendo voado em Boeing 757 e 767, e formou-se em Direito Aeronáutico. O Diretor de Segurança de Vôo da agência de regulação e fiscalização americana atuou na área de padrões operacionais como inspetor piloto, piloto comercial, instrutor de vôo, piloto de multimotores e helicópteros, além das aeronaves já mencionadas. Como última citação, para não me estender, o responsável, a autoridade de aviação civil na Inglaterra, o Diretor-Presidente do Serviço Nacional de Tráfego Aéreo é oriundo da iniciativa privada, presidente de uma companhia aérea espacial, Presidente da Sociedade Britânica das Companhias Aéreas Espaciais e do Comitê de Comércio na Indústria de Aviação do Reino Unido. É só para consignar, porque, insisto, por favor, não é para desqualificar quem quer seja na direção da ANAC. É muito sério o futuro da ANAC. O sucesso da ANAC poderá permitir ou não a discussão sobre a



desmilitarização do setor, mas os critérios de indicação e se as agências que vieram para fazer um contraponto às políticas de Governo correrão ou não o risco de aparelhamento.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, V.Exa. era para encerrar o tempo às 16h55. Vou propor o seguinte: que o Presidente da ANAC não responda V.Exa. agora. A gente continua a lista dos que estão inscritos. No final...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Se todos estiverem de acordo em responder...

**(Não identificado)** - Quantos inscritos ainda tem?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ah, tem muitos inscritos. Agora, tem poucos presentes aqui.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ele não será rápido. São muitas perguntas. É um tratado. Eu preferiria darmos seqüência à lista e, no final, ele responderia.

Vou dar a palavra ao nobre Deputado Efraim Filho. Desculpem-me: Luciana Genro, que não está presente; José Carlos Araújo, que não está presente. Efraim Filho. São 16h59.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Com o 15 minutos que está dando a cada um, não é?

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

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Com os 15 minutos que está dando a cada um eu poderei ir além. Mas, provavelmente, não usarei meu tempo todo, Presidente. De forma bem sucinta e rápida quero dizer ao Dr. Milton que em duas vertentes colocarei minha participação.

A primeira diz respeito à questão dos HOTRANs, à questão das linhas aéreas. Qual a participação da ANAC, Dr. Milton, de forma bem sucinta, na concessão das linhas aéreas do HOTRAN?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Na verdade, não é uma concessão, é uma autorização. A concessão é para a empresa. A empresa concessionária tem rigor para preencher: Certificado de Homologação, o CHETA, e outros. No momento em



que ela se torna empresa aérea, ela pode requisitar o HOTRAN, Horário de Transporte. O que nós verificamos? Verificamos todas as condições: qual a aeronave que ela vai operar, o horário que ela vai operar, as condições aeroportuárias que a INFRAERO nos informa e as condições do tráfego aéreo. É aquela tabela que eu deixei na apresentação...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Eu vi aqui a tabela com...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - É uma dezena de questões que tem que ter o o.k. para liberarmos...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Do COMCLAR, não é?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Isto.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - E, após todos esses pareceres do COMCLAR, a decisão final é da ANAC? Ela analisa esses pareceres?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - A Superintendência de Serviços Aéreos, que cuida disso, traz para a diretoria aprovar.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Então, a ANAC dá a palavra final, ela aprova?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Sim. Tudo é feito dentro da ANAC. A Superintendência da ANAC e a diretoria.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - O COMCLAR é um órgão da ANAC. Na existência de algum desses pareceres, alguma vez a ANAC aprovou alguma concessão de linha aérea sem todos os pareceres estarem o.k.?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Nunca. Nós não demos uma HOTRAN sem todos os o.k.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Pois ou V.Sa. incorreu no erro ou o Tribunal de Contas está errado porque, na auditoria, consta o ponto 193, que tem o seguinte alerta do Tribunal de Contas da União: *“Verificou-se, como se depreende dos exemplos de processos anexados às fls. 395/540”* - portanto, mais de 100 páginas — *(Anexo I), que algumas outorgas”,* de linhas aéreas, *“são aprovadas sem que a resposta de todos os órgãos consultivos seja anexada ao processo. Em alguns não há nem mesmo a comprovação de que houve consulta eletrônica via correio eletrônico aos membros consultivos e a comunicação às empresas sobre o pedido da HOTRAN, contrariando a legislação citada.”*



E aí finaliza no ponto 192: “*Em relação ao processo, esta equipe realizou inspeção na ANAC no dia 30 de novembro de 2006, com o intuito de verificar a conformidade dos processos de concessão e identificar a qualidade da interação existente dentro da COMCLAR (...)*”

Pelo menos, é a informação que temos do Tribunal de Contas da União, sintetizando estes 2 pontos que nós lemos na íntegra, que realizaram inspeção na ANAC no dia 30 de novembro. Ele junta processos anexados, nas folhas 395 a 540, no qual algumas outorgas de linhas de HOTRANs foram aprovadas sem os pareceres consultivos de todos os órgãos. Eu acredito que a ANAC deve-se pronunciar oficialmente sobre esse documento, que é uma acusação séria. Inclusive, fala aqui embaixo que embora louvável a informalidade e a decorrente agilidade que requer o processo de concessão e alteração de HOTRANs, isso está contrário à Lei nº 9.784, de 1999, art. 50, o qual estabelece... Esse é o primeiro ponto, Sr. Milton Zuanazzi.

**O SR MILTON ZUANAZZI** - Posso responder, Deputado?

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Pode.

**O SR MILTON ZUANAZZI** - Eu mantenho a posição de que a ANAC não... Agora, a informalidade acabou em 18 de abril de 2006.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Bem, esse relatório é *a posteriori* do dia 18 de abril, ele é deste ano.

**O SR MILTON ZUANAZZI** - Mas ele fez uma análise...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Ele está nas mãos...

**O SR MILTON ZUANAZZI** - ... de várias HOTRANs.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - ... e, após a oitiva, ele será passado à Mesa.

**O SR MILTON ZUANAZZI** - Se o senhor informar a data que essa HOTRAN foi liberada. O relatório é de novembro, mas a data que a HOTRAN foi analisada.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Bem...

**O SR MILTON ZUANAZZI** - Eu estou-lhe dizendo: depois da existência da ANAC, nós não liberamos nenhuma HOTRAN sem a grade COMCLAR completa.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Consta aqui, e esse é um dos motivos da solicitação da equipe técnica do Tribunal de Contas da União para prestar



serviços aos membros da CPI, que foi indeferida. Então, eu vou passar os documentos à Mesa. E aí a Mesa se responsabiliza pelas informações corretas, porque as informações que nós temos é que a ANAC concedeu outorgas sem os devidos pareceres consultivos.

E o complemento do voto diz: *“A auditoria também revelou que a ANAC não tem sido diligente no sentido de exigir dos membros consultivos da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares a devida motivação para os pareceres relativos à concessão ou alteração de Horários de Transporte (HOTRAN), em cumprimento ao disposto no art. 50 (...)”* É o voto do Ministro do Tribunal de Contas da União. Como não temos equipe técnica do TCU para nos assessorar, fica a cargo da Mesa que tome as devidas providências.

No segundo ponto de nossa participação, Sr. Milton, eu perguntaria: a ANAC tem subordinação a algum órgão governamental?

**O SR MILTON ZUANAZZI** - Nenhuma. Nenhuma agência, nem a ANAC.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Nenhuma agência, nem a ANAC. A ANAC, no caso, não tem. Você acha que isso tem sido uma afronta ou tem causado algum tipo de desinteresse ou algum tipo de infelicidade por parte do Ministério da Defesa ou da Aeronáutica, alguma coisa desse tipo? Tem havido conflito ou confronto com a INFRAERO nesse sentido?

**O SR MILTON ZUANAZZI** - Não. Não tem havido.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - V.Sa. tem conhecimento do Grupo de Trabalho Interministerial, criado pela Portaria nº 1.670, do Ministério do Desenvolvimento, em 16 de novembro de 2006, portanto, depois do acidente? Tem conhecimento desse Grupo de Trabalho Interministerial, no qual participam o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, a Advocacia Geral da União, o Comando da Aeronáutica, a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura, o Sindicato Nacional dos Trabalhadores Aeronautas e das Empresas Aeroviárias? O senhor tem conhecimento?

**O SR MILTON ZUANAZZI** - O senhor tem certeza que é Ministério do Desenvolvimento?

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - É MD.

**O SR MILTON ZUANAZZI** - Ministério da Defesa.



**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Perdão, Ministério da Defesa.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Isso é a resposta já ao Deputado Fruet. Quando ele falou que eu falei no estudo da desmilitarização, não, é essa comissão que foi criada em novembro para estudar alternativas para o controle do espaço aéreo.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Uma das alternativas que ela coloca aqui como sendo a segunda, foi apresentada dia 20 de maio agora — portanto, é recente, não sei se chegou ao seu conhecimento —, ela diz, entre 13, a segunda é: *“Criação de um organismo civil, com gestão própria, o qual será o responsável pela gerência das operações aéreas da aviação civil no Espaço Aéreo Brasileiro e pela interatividade com os demais elos da atividade”*. No meu entender, é a função da ANAC. Só que ela estabelece um porém: requer que seja subordinado ao Ministro da Defesa. Parece-me que ela está um pouco descontente com toda essa liberdade da ANAC.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Deputado, eu discordo. A ANAC não é órgão executivo.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Eu não estou fazendo juízo de valor, está certo?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não é órgão executivo. A ANAC não reivindica...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Estou lendo, *ipsis litteris*, o que o trabalho...

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Mas nós não reivindicamos ser órgão executivo do controle do tráfego aéreo. Em nenhum momento reivindicamos, não é nem correto.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Mas não é órgão executivo, é a gerência das operações aéreas.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Gerência das operações é executar, não...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Gerência das operações aéreas é a função da ANAC?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não. Claro que não. É execução. A ANAC é fiscalização e reguladora. Quanto mais reguladora e fiscal ela for, melhor ela é uma agência. Mas não é executora.



**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - No gerenciamento do sistema aéreo, ela não funciona, não tem papel, não participa?

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Mas aí, a palavra gerência está posta aí como uma executora, aquela que faz a gerência, que executa todo o controle do Tráfego Aéreo Brasileiro. Na minha exposição, lá no início, eu coloquei: a única reivindicação que a Agência faz, por seu papel das agências reguladoras no Brasil, é a fiscalização e a regulação.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - O.k.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Isso nós reivindicamos sim.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Bem, a minha participação, especialmente quanto a essa questão das HOTRANS e à denúncia do Tribunal de Contas da União quanto à falta de observância, por parte da ANAC, dos pareceres dos órgãos consultivos, traz-me uma séria preocupação, porque, inclusive, na sua própria explanação, como na de outros que estiveram aqui, como os brigadeiros e outros, ficou claro que há realmente um estremecimento da nossa malha aérea. O *hub* colocado para Brasília, que acaba sendo uma válvula de escape de São Paulo, já está estrangulando também Brasília. Isso causa um certo estremecimento.

Durante o tempo final, eu só queria aqui fazer... E até cederia aqui ao Deputado Gustavo Fruet, que me passou um jornal, no qual ele pede que se comente essa decisão da ANAC. Claro que, se decisão contrária à VARIG, pode levar a uma licitação de suas linhas internacionais e mudar a configuração de mercado. É uma reportagem do caderno *Dinheiro*, da *Folha de S.Paulo*, que está aqui. Se o Deputado Gustavo Fruet quiser fazer alguma explanação, está concedido o tempo a ele.

Encerro por aqui, dentro dos meus 10 minutos, não usando os 15 atribuídos aos demais membros, Sr. Presidente. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Cumpriu rigorosamente os seus 10 minutos.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Posso responder?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pode responder.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Já ao Deputado Fruet também, não é?

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



**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Não? Somente aqui?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Fruet vai ter que ficar na espera.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Bom, na questão concessão HOTRANs, mantenho o meu depoimento. Evidentemente que o Tribunal de Contas...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Só deixo claro, Milton, não é uma posição pessoal. Estou embasado em documentos oficiais.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Eu sei, Deputado. Claro, eu sei, eu sei. Mas estamos aqui para esclarecer. Também não levei nada para o lado pessoal, Deputado Fruet; muito pelo contrário. Talvez até se os Srs. Parlamentares entendessem o raciocínio que faço sobre essa situação, que se chama de crise, de apagão, que tem tantos apelidos, seria mais fácil também explicar o que eu trouxe para os Srs. Deputados e o que eu imagino que são as dificuldades que tenhamos pela frente. Como eu não analiso do ponto de vista de um apagão, eu não analiso do ponto de vista da falta de planejamento, eu não analiso da falta de investimento, eu analiso que temos um movimento reivindicatório que só se expressou depois do acidente e temos alguns problemas de infra-estrutura localizados, especialmente nos terminais de São Paulo. Há 30 anos — 30 anos! — não se investe nos terminais de São Paulo. É o maior Estado do País, é o maior *hub* do País, e você não tem investimento em pista. O único investimento que temos em São Paulo está terminando em Congonhas: uma recuperação da situação de passageiros, que era crítica. E, aliás, já está crítica novamente. Congonhas é um aeroporto para ter, assim, um conforto mínimo dos passageiros, no máximo 15 milhões de passageiros por ano. Vocês viram os dados, eu mostrei, está em 18. Então, mesmo essa reforma, ele já ultrapassou a sua capacidade de prestar um serviço, eu diria, qualificado ao usuário. Já é um aeroporto extremamente impactado. E pista e pátio não têm como crescer, o aeroporto foi cercado pela cidade. Não tem como crescer Congonhas, infelizmente. E, aliás, esse é um problema aeroportuário do Brasil. Volto a dizer: as autoridades, especialmente as autoridades municipais, não se preocupam muito com esse cercamento dos espaços aeroportuários. E você tem problemas diversos. Hoje, no Nordeste, para a gente não ficar com o exemplo de São Paulo — parece que o problema é só em São Paulo —, no Nordeste hoje você



não tem nos atuais aeroportos como ampliá-los para um *hub* internacional. Talvez o novo de Natal é que consiga ser. Você não tem mais como ampliar Recife, Fortaleza, Salvador. As cidades se cercam dos equipamentos, as cidades se aproximam demais dos equipamentos. E um *hub* não é a vontade da autoridade, o *hub* é dado por condições geográficas e de mercado. Quanto à decisão da questão da VARIG, da nossa decisão de anteontem, ocorreu o seguinte. Em 11 de maio do ano passado, o juiz da recuperação da VARIG congelou a malha VARIG para efeitos de gerar ativos num leilão para venda da empresa. Congelou e, portanto, emitiu uma decisão judicial. A ANAC acatou, porém a ANAC fez várias manifestações em juízo de que, congelada a nova VARIG, quem a comprasse viesse com a mesma capacidade de operação da antiga. Não tem problema se tem um novo dono, mas desde que ele voasse integralmente. Vendida a empresa nesse leilão, em 20 de julho de 2006, a nova empresa, 30, 40 dias depois, apresentou o chamado Plano Básico de Linhas para obter a concessão do CHETA, do Certificado de Homologação. Nesse Plano Básico de Linhas, a VARIG... Se o tamanho original congelado pela decisão judicial era desse tamanho, o Plano Básico passou a ser esse. Ora, entendeu o poder concedente, representante da União e dos usuários, que esse resto que a VARIG estava dizendo que não ia operar não era mais da VARIG; tinha que voltar ao poder concedente, para nós colocarmos novas empresas a operar naquilo que era ocupar um espaço, dar uma oferta a uma demanda presente. A empresa entrou em juízo na época. Nós ganhamos uma liminar na Justiça Federal do Rio de Janeiro e depois foi derrubada nossa liminar. Isso está em discussão de mérito. Nós não conseguimos avocar de volta à Agência, não aquela parte que a VARIG dizia que ia operar, mas aquela parte que ela estava dizendo que não ia operar. Portanto, não tinha aeronaves, não tinha funcionários, não tinha tripulação, não tinha equipamentos. Estávamos discutindo a parte que ela não ia operar. A parte que ela ia operar nós, de imediato, aceitamos. Essa é da nova VARIG, da empresa que comprou a VARIG. Bom, no final, como nós perdemos em juízo, o que ficou valendo foi a decisão da adjudicação do leilão da VARIG e da concessão da nova VARIG, porque, na verdade, se trata de uma nova empresa. A VARIG S.A. ainda existe sob recuperação judicial e hoje sem operacionalidade. Mas ela existe, não morreu. Está lá, em juízo. A VRG Linhas Aéreas é que surgiu da



venda de uma chamada Unidade Produtiva VARIG, uma espécie de pedaço da VARIG que o juiz colocou à venda para gerar recursos e pagar os credores da velha VARIG. A VRG Linhas Aéreas, quando ganha a concessão em 15 de dezembro e a adjudicação do próprio juiz, ali, para nós, passou a contar os prazos que as nossas portarias determinam. Uma empresa, quando indicada para operar uma linha doméstica, tem 30 dias, e quando indicada para operar uma linha internacional tem 180 dias. Do quê? Daquele todo bolo VARIG, daquele bolo que citei como exemplo, que era um todo. Nós continuamos entendendo que deveria ser aquela parte. Porém, os prazos de 15 de dezembro vencem em 15 de junho. Só que, nesse interregno, a Gol Transportes Inteligentes S.A. compra a VRG e, ao comprar a VRG, entra com ofício na ANAC pedindo que a ANAC a designe para aqueles destinos que a velha VARIG não estava operando. Nós designamos, é direito da concessionária ser designada. Ela mostrou que vai ter aeronave, vai ter tripulação, que os manuais estão em dia, passou a ter esse direito. Porém, o prazo para ela operar é o de quem ela herdou, de quem ela comprou, e não um novo prazo. Aí ela entrou com um ofício na ANAC, semana passada, pedindo para nós avaliarmos o novo prazo. Nós mandamos à Procuradoria da ANAC, que é uma Procuradoria da República, que fez um parecer, está na decisão da Agência de anteontem, dizendo que o prazo que vale é o mesmo, portanto, 15 de dezembro. Não é o fato de ter sido vendida uma empresa que ela deixa de cumprir os prazos que a empresa antiga, os antigos proprietários possuíam — simplesmente. Não estamos cancelando, não estamos fazendo nada. A VARIG tem até o dia 18 de junho, data que vencerá o prazo de 180 dias, para fazer operações internacionais. Se não operar, a ANAC vai licitar com as demais congêneres, com o intuito de quê? Atender à demanda do mercado brasileiro e dos nossos passageiros, porque, estamos vendo, perdemos muito. Para nós está bastante cristalina essa decisão. Se a empresa vai entrar na Justiça, vai questionar, bom, nós não sabemos. O fato é que a ANAC acha e o Procurador da ANAC entendeu assim, está escrito, parecer dele, é um Procurador da República, que nós estamos corretos. Temos também parecer do Ministério Público Federal nesse sentido, a favor da nossa decisão, e também da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Justiça, a favor da nossa decisão.



**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Sr. Presidente, agradeço ao Sr. Milton Zuanazzi. Apenas fecho com um comentário de 10 segundos, Sr. Milton. Estou aqui com o seu depoimento na Comissão Especial no final de dezembro, e o senhor inicia as palavras dizendo: *“Sr. Presidente, tentarei usar meu poder de síntese, apesar de essa não ser minha melhor qualidade”*. Provavelmente nisso o senhor continua mantendo a coerência.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - E não é minha qualidade mesmo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Srs. Deputados, é obrigação nossa aqui manter com o depoente e entre nós um clima de solenidade, um clima respeitoso e, se possível, um clima de fidalguia.

Continuando as nossas inquirições, vamos ao nobre Deputado Miguel Martini, que está ausente. Deputado Eduardo Cunha, que está ausente. Nobre Deputado Mendes Thame, a quem concedo a palavra por 10 minutos.

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, vou fazer todas as perguntas já em bloco. Se o senhor me permitir, anotá-las, por favor. Assim, o senhor disporá do tempo que melhor lhe aprouver para respondê-las, a seu critério, e eu me aterei ao tempo que me foi fornecido pelo Sr. Presidente para formular as perguntas.

Primeira pergunta: o senhor afirmou que, quanto à certificação das aeronaves, está tudo bem, que não há nenhum problema, e que cabe justamente à ANAC fiscalizar essa certificação e que, a seu critério, estaria tudo bem. Perguntado sobre a certificação dos serviços e da infra-estrutura, o senhor afirmou que não cabe à ANAC. Permita-me discordar. O art. 8º da Lei nº 11.182 diz expressamente que cabe à ANAC *“regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil,”* — a segurança da aviação civil — *“a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil”*. Está expresso, não deixa uma dúvida, não é uma norma em branco, não é *vacatio legis*. A lei está expressa! Portanto, a primeira pergunta é a seguinte: a certificação, internacional ou nacional, da mesma forma como o senhor informou que a certificação das



aeronaves está tudo em ordem, a certificação dos serviços públicos, dos aeroportos, do controle do tráfego aéreo, da infra-estrutura aeroportuária está também tudo em ordem? A ANAC tomou alguma providência, no âmbito das suas competências, para verificar se essa certificação está correta? Essa é a primeira pergunta.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Deputado...

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - Depois o senhor responde. Eu tenho os minutos, depois o senhor responde, por favor. E aí o senhor usa o tempo como melhor lhe aprouver.

O senhor afirmou que a ANAC não pode multar a INFRAERO. É uma afirmação inusitada — é inusitada. A PETROBRAS vive recebendo multas. Em segundo lugar, a legislação diz que se uma multa for dada a um órgão público, a uma prefeitura, a prefeitura, como um órgão da Administração Direta não pode ser multada, são os responsáveis por ela, os ordenadores de despesa, quem toma a decisão, que respondem por essas multas. Portanto, eu não vi, não conheço, em lugar nenhum, nenhum dispositivo legal que diga que a INFRAERO não pode ser multada.

Terceira pergunta: nós aqui ouvimos, reiteradas vezes, afirmações de que os recursos advindos da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil e do Fundo Aeroviário ou aquilo que nós pagamos agregado ao preço da passagem quando tomamos um voo, aquilo não tem sido aplicado na melhoria da infra-estrutura aeroportuária. A pergunta objetiva é: quem arrecada é a ANAC? Quem fica com esse recurso? Esse recurso está sendo contingenciado pelo Governo Federal para pagar a dívida, para pagar os credores? É o Governo Lula que não está deixando os senhores aplicarem esses recursos, da mesma forma como está contingenciando os recursos das demais agências — da ANEEL, da ANATEL, da ANA? Também os senhores estão sofrendo o contingenciamento de recursos e, por isso, não estão podendo funcionar bem e responder às competências previstas na lei? É culpa do Governo Lula ou é inércia, omissão da própria ANAC?

Quarta pergunta: desde que mês, ano e mês, os senhores estão tão diligentemente estudando a reformulação da lei que regulamenta o *overbooking*? Desde que mês? O mês que começou esse grupo a estudá-lo. O senhor afirmou hoje aqui que estão estudando, cumprindo o seu papel. Desde que mês? Para



termos uma idéia do prazo, do tempo que os senhores levam para fazer um estudo tão importante quanto este.

Quinta pergunta: o senhor tem conhecimento de quantos acidentes, colisões de aviões, aviões comerciais ou de passageiros de grande porte, têm ocorrido no mundo, no ar, em pleno ar, colisões no pleno ar? Qual o número? Para medirmos qual é a probabilidade de ter ocorrido um acidente como esse, quão inusitado foi esse acidente ou se é uma coisa comum acontecer isso. Sabemos de acidentes em terra, no aeroporto, algum erro, sempre alguma coisa na hora da aterrissagem ou da decolagem. Mas, no ar, a informação que nós temos é de que é algo muito raro.

Por último, a última pergunta: a gente tem feito muitas críticas quanto ao aparelhamento do Estado pelo Governo do PT e que são nomeados para os cargos públicos pessoas que não têm a menor competência, mas são filiados ao partido. É claro que o senhor é uma exceção. O senhor nos informou que o senhor tem uma larga experiência em turismo. Como o turismo é quem enche as aeronaves... O senhor fez uma ilação um pouco poderosa de que, o senhor entendendo o turismo, como é o turismo que enche os aviões, o senhor entenderia de avião. O senhor entendendo de encher um avião de passageiros, o senhor entenderia de aviação civil. Portanto, eu não vou discutir a sua nomeação. O que eu quero discutir é o seguinte: nós tivemos, na declaração do Dr. Wellington, do Tenente ou Sargento Wellington, uma informação de que eles apresentaram uma Carta de Brasília elencando uma série de medidas que teriam de ser tomadas, visando exatamente a esse item da segurança da aviação civil, cuja competência, expressamente, é da ANAC, por lei. Nenhuma medida foi tomada até o acidente. Depois do acidente, nós imaginávamos que alguma medida fosse tomada; que o Conselho, o CONAC, se reunisse inúmeras vezes, e não vimos nada, nada, nenhuma medida nova. Aparentemente, as condições — aparentemente, imagino; nós devemos não ter conhecimento — são as mesmas que induziram, ou que propiciaram, ou que foram até determinantes do ato perigoso, falho; do ato que gerou o acidente da Gol. E nós gostaríamos de saber se houve alguma medida, se realmente nós é que não estamos sabendo dessas medidas.

E a última pergunta: se alguma medida foi tomada ou se nós continuamos exatamente nas mesmas condições de risco de ato inseguro. Toda a teoria da



prevenção de acidentes se baseia em diminuir a probabilidade da ocorrência de um ato inseguro. Essa é a teoria da prevenção de acidentes. O que é que foi feito de setembro para cá, determinado, como diretrizes da ANAC, determinações da ANAC, orientações da ANAC e que não foram cumpridas pelos demais órgãos — claro, são eles os culpados, não é a ANAC — desde setembro até hoje?

Por último, o senhor afirmou que, em 2003, o CONAC baixou 18 diretrizes — uma delas é a criação da ANAC — e que cabe à ANAC cumprir essas diretrizes. O senhor disse que algumas diretrizes até hoje, 4 anos depois, ainda não foram complementadas, não foram implantadas. O senhor poderia nos relacionar quais são essas diretrizes que não foram implantadas, até para nós não ficarmos com a idéia de que não é só o Governo que é lento; não ficarmos com a idéia que a ANAC, uma Agência que não é um órgão do Governo, é um órgão de Estado, também é lenta, também não tem pressa, também funciona como a secretaria de longo prazo que acabou de ser criada pelo Governo?

São essas as perguntas. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu vou pedir ao nobre depoente que guarde também essas questões aí para responder no final, juntamente com as questões do Deputado, porque há outros Parlamentares inscritos. Então, o Deputado Mendes Thame usou o tempo dele, o Deputado Gustavo Fruet usou o tempo dele. Então, nós temos que ser justos. Vamos dar oportunidade para os outros Deputados que estão inscritos falarem e, no final, se houver tempo, então ele responderá. Vou...

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - Não vai responder?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu acho que é importante. Não sei...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Claro, é importantíssimo ele responder.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Se houver tempo...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu só não quero prejudicar os que estão inscritos.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ah, os próximos, não é ?



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É. Então, em seguida, vem o nobre Deputado Carlos Willian, que está ausente. O nobre Deputado Dr. Ubiali está ausente. O nobre Deputado Leonardo Quintão está ausente. O nobre Deputado Wolney Queiroz está ausente. O nobre Deputado Beto Mansur está ausente. O nobre Deputado Rocha Loures está ausente. O nobre Deputado Gabeira está ausente. O nobre Deputado Pepe Vargas tem a palavra por 10 minutos.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Milton Zuanazzi, Presidente da ANAC, eu quero fazer uma preliminar aqui, antes de fazer as perguntas ao Sr. Milton Zuanazzi. Nas vezes em que tenho a oportunidade de fazer perguntas às pessoas que vêm à Comissão, eu tenho-me detido às perguntas, eu não tenho utilizado o espaço aqui para fazer disputa político-partidária. Só que, com todo o respeito, eu acho que tem algumas coisas que foram ditas aqui hoje que são mera disputa partidária e, dentro dos meus 10 minutos, eu vou usar, gastar uns 3, 4 minutos para colocar alguns pingos nos is, porque não é possível. Eu acho que o ambiente que esta CPI tem que adotar é o ambiente de fazer a investigação para conseguir produzir um ambiente para o sistema de aviação civil brasileiro mais seguro. Acho que esse é o espírito desta CPI. Eu acho que cada Deputado tem o direito de vir aqui dizer o que quiser, no exercício do seu mandato. Isso faz parte, inclusive, da democracia. Agora, alguns colegas Deputados aqui estão, na minha opinião, exorbitando, usando algumas adjetivações que, inclusive, não são as mais adequadas para um ambiente de um processo como nós estamos vivendo. Então, por exemplo, competência. Eu quero dizer o seguinte: o Governo do Presidente Lula tem um critério de competência que, com certeza, é diferente do critério de competência do Governo Fernando Henrique Cardoso.

**(Não identificado)** - Muito mais rápido.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Mais do que isso inclusive. No que diz respeito a uma agência de aviação civil, que é nova, o que que restava? Quem entende desse assunto? A Aeronáutica? Então nós não íamos mais desmilitarizar? Aliás, o Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso teve 8 anos para desmilitarizar, e não desmilitarizou. Se nós fôssemos colocar lá só pessoal da Aeronáutica, não desmilitarizaria. Ou quem sabe, os Deputados do PSDB aqui



estariam propondo que a gente colocasse representantes das empresas aéreas para regularem a si mesmas? Não se trata disso, como aconteceu, diga-se de passagem, em muitas reguladoras criadas durante o Governo Fernando Henrique Cardoso, em que colocaram na agência reguladora o próprio setor que tinha que ser regulado. Não. Então, acho que o critério de competência aqui é diferenciado. Mas acho que, de certa forma, isso já foi colocado aqui. Também não vejo como criar aqui um ambiente, como alguns estão querendo colocar, de avaliar o seguinte: que exige respostas de nossa parte às vezes. *“Ah! O que foi investido nos últimos 4 anos?”* Mas nós vimos aqui hoje, vimos aqui hoje, de manhã, que, se pegarmos os últimos 3 anos do Governo Presidente Fernando Henrique Cardoso, comparado com os últimos 3 anos do primeiro Governo do Presidente Lula, o DESER recebeu mais investimentos durante o Governo Lula do que no Governo Fernando Henrique Cardoso. Exigir investimentos em aeroportos quando há 30 anos não se investia nos aeroportos de São Paulo... Também não é razoável criar esse tipo de embate, esse tipo de disputa. Querer discutir que o marco regulatório é frágil e que a multa é leve... Mas o Código Brasileiro de Aeronáutica é de 1986. Tiveram 8 anos para mudar o Código Brasileiro de Aeronáutica e não mudaram. Acho que o que nós aqui, Parlamentares, temos que fazer é tentar, então, produzir alterações nessa legislação. Esta CPI poderá, inclusive, concluir que é necessário mudar o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Até faria, nesse sentido, a primeira pergunta ao Sr. Milton Zuanazzi. Os estudos que a ANAC está fazendo — não é atribuição da ANAC mandar o projeto de lei — podem ser disponibilizados à CPI? Porque o nosso Relator pode, inclusive, propor, assim como a CPI contra a exploração infantil produziu um conjunto de propostas para esta Casa, que nós estamos votando inclusive, aperfeiçoando a legislação para impedir a exploração sexual infantil, esta CPI pode produzir projetos de lei que melhorem o ambiente e o marco regulatório do sistema de aviação civil brasileiro. Então uma pergunta que eu faria inicialmente seria essa.

Segunda questão: tem sido debatido aqui que houve falhas humanas no que diz respeito ao acidente do Boeing e do Legacy. Já há um consenso de que houve falhas humanas, até porque falhas humanas, infelizmente, acontecem. A nossa dúvida é se houve também falhas nos equipamentos de detecção e de



comunicação. Sei que não é atribuição da ANAC fazer isso. Mas, aproveitando seu conhecimento, a Organização de Aviação Civil, quando vem fazer as suas auditagens, ela também inspeciona esses equipamentos de radar e de comunicação? Ela inspeciona? Porque, se essa instituição inspeciona, nós podemos — eu inclusive fiz um requerimento nesse sentido — pedir uma inspeção da OAC para ver se realmente os nossos equipamentos de detecção e de comunicação entre os CINDACTAs e as aeronaves etc. estão efetivamente em condições de operação ou se eles são falhos mesmos. Então, se quando a OAC faz as auditagens — fez uma em 2000 e uma em 2004, pelo que o senhor falou —, se nessas inspeções eles analisam também essas questões que eu levantei.

Uma terceira pergunta: o senhor tem conhecimento da legislação, talvez, dos outros países. Nos Estados Unidos ou em algum outro país da Europa, por exemplo, as multas que as empresas aéreas, a legislação — quando a empresa incorre em alguma irregularidade, a agência reguladora lá multa. Qual o valor dessas multas? Se é possível o senhor nos informar, comparativamente com o valor da multa brasileira, que é decorrente desse código muito antigo, que já discutimos, e que precisa ser, é claro, aperfeiçoado e modificado.

E por último, dentro desse processo de transição do DAC para a ANAC, quais os principais problemas que a ANAC enfrentou nesse processo de transição?

Eram essas perguntas objetivamente que eu faria a V.Sa.

Ah, só por último, Presidente, já que o meu tempo não estourou. Eu acho que o Deputado Efraim, que levantou aqui alguns detalhes, S.Exa. citou aqui... S.Exa. estava com um relatório do Tribunal de Contas. Relatório do Tribunal de Contas não é denúncia. S.Exa. disse aqui “*a denúncia do Tribunal de Contas*”. O Tribunal de Contas não denuncia.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Auditoria.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Tribunal de Contas faz inspeção e faz apontamentos. E depois o órgão inspecionado tem inclusive direito de responder aos apontamentos e corrigir eventualmente essas questões. Então, só para corrigir, o Tribunal de Contas não faz denúncias. Ele faz apontamentos, ele faz inspeções. E como o Deputado tem acesso, porque ele citou aqui trechos de um relatório do Tribunal de Contas, eu acho que o Deputado poderia fazer um grande papel a esta



CPI e nos trazer essa informação — se esse dado das HOTRANs que foram concedidas sem seguir todos os passos e normas pertinentes para a concessão de uma HOTRAN, se elas são anteriores a abril, como disse aqui o Sr. Milton Zuanazzi, ou se elas são posteriores a abril. Acho que essa informação é relevante. O Deputado Efraim, que tem sido bastante diligente aqui na Comissão, poderia assumir aqui uma tarefa que nos ajudaria, trazendo essa informação.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Será entregue, Deputado Pepe Vargas. Até porque apenas faço, e é dever de ofício constar que isso está entre os documentos que nós tentamos aprovar através de requerimento e, por maioria, o Plenário desta Câmara decidiu que não era necessário. Na votação ocorrida na última quarta-feira, esses documentos do Tribunal de Contas da União, com o voto da grande maioria...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Esses relatórios são públicos. Qualquer cidadão pode ter acesso, inclusive...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Então, vá lá e pegue, não peça para mim.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - O senhor demonstra...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, não vamos ficar debatendo.

Com a palavra o nobre depoente, para responder ao nobre Deputado Pepe Vargas.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Deputado Pepe, na verdade, o CBAER é um instrumento que já demonstra, em vários aspectos, estar ultrapassado. A ANAC prega de nós irmos para uma lei geral de aviação civil. A contribuição que nós queremos dar a esta Casa, a este Congresso Nacional é a busca de uma lei geral de aviação civil mais moderna, mais atualizada, e não trabalhar especificamente esse ou aquele tema. Eu vejo que a Casa tem muitos projetos sobre *overbooking*, sobre cancelamentos, sobre atendimento ao usuário. O melhor é trabalhar uma lei que incorpore tudo isso. Essa seria a grande contribuição. Os nossos estudos, eles estão avançados. Eu não posso só precisar quando nós podemos entregar algo acabado. Mas basta esta CPI ou esta Casa iniciar essas tratativas, a ANAC de pronto estará assessorando com aquilo que já tem, se não completo, com aquilo que já acumulou



nesse período. A questão da inspeção da OACI, V.Exa. coloca corretamente. A OACI fez inspeções e faz inspeções. Aliás, no dia 6 de janeiro deste ano, a IATA, que é a entidade das empresas aéreas internacionais, tinha-me mandado um ofício preocupada com essa situação no Brasil, as informações, notas de imprensa. Eu convidei a IATA e a ALTA, que é a entidade latino-americana, para virem até o Brasil visitar todo o nosso controle do espaço aéreo e que trouxessem técnicos, especialistas e que conhecessem esses equipamentos. No dia 6 de janeiro, eles vieram a Brasília, nós os recebemos, fomos ao CINDACTA — visitamos integralmente o CINDACTA I —, e temos os depoimentos desses técnicos, que representam as empresas aéreas internacionais. Numa linha de dizer: *“O Brasil tem equipamentos, se não os mais modernos — evidentemente não são os mais modernos —, mas equipamentos que atendem às necessidades do seu tráfego aéreo com bastante qualidade”*. São depoimentos. Então, chamar uma inspeção da OACI é absolutamente natural. Aliás, está prevista para o início do ano que vem. Ela virá dentro de uma inspeção, digamos, rotineira, mas nada impede que se antecipe. Se está todo mundo com esse medo de que nós estamos em céus inseguros, nada impede que antecipe. Eu volto a dizer: os nossos números ainda são muito bons. Depois, o Presidente pediu que eu respondesse a V.Exa., tem outras perguntas aqui que se entremeiam com essas. É por isso que às vezes é difícil. Mas, por exemplo, no que o Deputado Mendes Thame falou: colisões no ar. É raríssimo acidente de colisão no ar, e no Brasil também. Lá no ACC, no tráfego aéreo, lá em cima, 37 mil pés, nós só temos esse no Brasil. Nós temos, parece, que 6 acidentes de choque no Brasil, os outros são em áreas de aproximação. Até um Presidente da República que morreu em um choque, o Presidente Castello Branco, quase em cima da base aérea de Fortaleza. Teve mais um Bandeirante, se não me engano, em Palmas, Tocantins. Enfim, não sei bem precisar. Mas são 6 ou 7. São raros os acidentes de choques de aviões. Raros, raríssimos, no mundo e aqui. O Brasil tem números baixíssimos em choque. Temos acidentes baixos; nessa área, então, baixíssimos. Quanto à legislação, valor de multa dos países, eu confesso que eu não sei lhe responder, mas nada impede que eu mande averiguar e passar para esta CPI. Isso é fácil de a gente obter. Com certeza nós obteremos. Peço até que a minha equipe que está me assessorando anote isso também. Quais os problemas que nós tivemos na



transição? Isso talvez responda a uma parte do Deputado Fruet, responda uma parte de outros Parlamentares. Evidentemente que uma estrutura que tem que ser modificada, inclusive de sede, e eram 6 estruturas que nós herdamos na ANAC. Não é só o DAC. O DAC era o mais musculoso. Seis. Inclusive trocar de sede, você tem sempre um período de ajuste, de arrumação. É natural isso. Agora, a colaboração da Aeronáutica com a ANAC foi sempre absolutamente integral. Seria de uma injustiça eu sequer deixar parecer sequer uma ilação de que houve um boicote. Segundo, a ANAC modificou muito pouco. É importante. Volto a salientar: os técnicos nossos, 100% são os mesmos. Nós recém fizemos o concurso. Eles vão ser chamados agora. Nessas áreas de inspeção de aviação civil, os INSPACs, nós temos de dar treinamento. Na área de certificação de produtos aeronáuticos, os treinamentos podem levar 2 anos. Os técnicos que estão lá são os mesmos. A maioria são militares, se não da ativa, da reserva, porque o garimpo da aviação civil no Brasil é pequeno. É como garimpar diamante. Você não tem... As escolas de curso superior surgiram há 10 anos. A primeira é da PUC, Porto Alegre; 11 anos. É recente. No Brasil, praticamente, toda a formação da aviação estava dentro da Aeronáutica. E, depois, um pouco via VARIG, Transbrasil, VASP, via as empresas aéreas, aí cuidando mais do aspectos de malha, algumas áreas de manutenção. Esse é o garimpo. Você não tem onde garimpar gente fora disso. O concurso, evidentemente, para engenheiros aeronáuticos. Vão vir dessas universidades que estão formando jovens. São jovens, vão ter de aprender determinados aspectos. Então, vai levar 1 ano, 2 anos, 3 anos de treinamento. Enquanto isso, nós vamos contar com esses militares da Aeronáutica, integralmente. Então, não há nenhuma perda de inteligência por parte da ANAC. Nenhuma. Eu até digo, para sintetizar: 5 diretores que substituíram o Diretor-Geral do DAC. Nós sequer temos pastas. As nossas superintendências... Olha, francamente, podem trazer currículos, porque a área ponta da ANAC são as superintendências. São uma espécie de diretorias. Tragam currículos técnicos. Eu desafio qualquer país do mundo ter currículos técnicos melhores do que o nosso. Pode ter igual. Qualquer superintendência. Currículos, históricos universitários, pós-graduação, mestrado, doutorado e as suas equipes. Não é? Eu desafio. A indicação para a Agência... A Agência é absolutamente independente, como todas. Tanto que uma decisão nossa não pode



ser revisada nem pelo Presidente da República. Ela é independente. A independência é administrativa. Essa independência, nós temos. A decisão é nossa. As indicações, em qualquer agência do mundo, inclusive da minha querida colega e pessoa por quem criei uma amizade, a Marion Blake, Presidente do FAA — e nós temos relações extremamente próximas com o FAA; o FAA tem um respeito imenso pela aviação civil brasileira, imenso —, a Marion Blake é uma indicação do Sr. George Bush. Indicação do Presidente da República, direta. Trabalha vinculada ao gabinete do Presidente da República. E é assim na Inglaterra, é assim em qualquer país do mundo. Então, francamente, não há nenhuma perda de inteligência por parte da ANAC. O concurso vai criar o ambiente regulatório para o todo e sempre. Vai trazer essas pessoas para cá. Então, eu volto a dizer: não há problemas na nossa transição. Eu tenho por parte tanto do Comandante Bueno e agora do Comandante Saito, relações até constantes por telefone, pessoalmente, de estarmos nos lugares contribuindo uns com os outros, porque na verdade o sistema é um só e o Brasil é um país só.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O próximo inscrito é o nobre Deputado Carlos Sampaio. *(Pausa.)* Ausente.

Por último, Deputado Paes Landim, a quem concedo a palavra por 10 minutos.

**O SR. DEPUTADO PAES LANDIM** - Obrigado, Sr. Presidente.

Eu lamento muito, Sr. Presidente, não ter comparecido a uma das sessões aqui em função da Comissão Especial do CADE e também da Comissão de Constituição e Justiça, mas acompanhei atentamente do meu gabinete, agora na parte da tarde, não logo do seu início, mas em grande parte — estava na reunião da Comissão de Relações Exteriores no Itamaraty, que terminou às 15h —, as interpelações feitas aqui ao eminente Presidente da ANAC. Achei algumas delas até injustas e inadequadas. Uma delas, inclusive, perguntando sobre o problema de natureza de classificação de cargos etc. da ANAC, que não tem esse objetivo a presente Comissão de Investigação da Câmara dos Deputados.

Concordo plenamente com o Deputado Pepe Vargas, e também eu permito a liberdade de discordar, até porque S.Exa. está aqui presente, é um *gentleman* o Deputado Gustavo Fruet. Ouvi atentamente a sua interpelação pela televisão, foi



meu aluno na Universidade de Brasília, é um homem fino, estudioso, sério, mas foi injusto. Eu acho injusto, sobretudo porque S.Exa. participou também da Comissão Especial que criou a ANAC. Não participou? *(Pausa.)* Não. Então fiz confusão. Mas o Relator foi seu colega de escola, também meu aluno, Leur Lomanto. Eu acho que uma entidade desse nível que tem 1 ano apenas de vida, quer dizer, eu acho até que a ANAC tem produzido um trabalho excelente em termos da relatividade do seu tempo de vida — 1 ano. Toda transição é difícil. Vem de um sistema fechado, todo ele militarizado. Precisa ser mais aberto, com civis e militares. E o Dr. Milton Zuanazzi, que conheci no Ministério das Minas e Energia, Secretário Nacional de Infra-Estrutura do Ministério do Turismo, trabalhou com muita competência e transparência, fez um excelente trabalho, objetivo, rigorosamente cumpridor da lei. Eu até me aborrecia às vezes com ele porque achava que ele estava... As exigências burocráticas que eu achava além do limite da liberação de recursos do Ministério do Turismo. E acho que ele vem correspondendo à expectativa que foi dada a ele, um técnico, sem nenhuma vinculação nem com grupos empresariais, nem com grupos militares. Ele é um técnico responsável, estudioso, que sabe captar os problemas que afetam os desafios para a sua gestão, em todos os cargos que ele ocupou pelo exemplo que ele deu no Ministério do Turismo.

Eu acho que o próprio DAC — fui várias vezes ao DAC do Rio de Janeiro, no tempo do Brigadeiro Góes, e a situação do DAC era precária. O Governo passado não teve nenhuma preocupação de exaçoção pelo DAC. E acho até que o Brasil — eu não conheço bem a situação do México —, mas no resto da América Latina, o Brasil está em situação excepcional em matéria de tráfego e controle aéreos.

Estive na Argentina na semana passada, em uma reunião sobre problemas desérticos do meio ambiente, e os jornais argentinos todos os dias reclamam do problema do controle aéreo argentino, do tráfego. No próprio avião da Gol que nos trouxe de volta ao Brasil diziam o seguinte: *“Senhores passageiros, peço desculpas. A torre, o controle está sendo feito de maneira manual”*. Então, a demora é grande da decolagem do avião. Em nenhum momento a Argentina falou em CPI. Todos os jornais argentinos e as revistas semanais estão preocupadas com o gravíssimo problema das torres do controle aéreo da Argentina. A situação do Brasil é excepcional. Tanto é assim que a China contratou recentemente de 40 a 50 pilotos



da VARIG para instruir os pilotos deles. Vejam a competência do piloto brasileiro, a sua credibilidade internacional. Então, eu acho que essa tradição brasileira a ANAC tem conseguido preservar com muita grandeza. Então, eu acho que o Governo tem feito o possível nessa área, e o Dr. Milton Zuanazzi tem correspondido às expectativas da designação de seu cargo. A diretoria da ANAC é composta de pessoas técnicas, pessoas com experiência no antigo DAC, tem um diretor militar que trabalhou no DAC, tem diretores técnicos, tem diretores também com vasta experiência política, que é o caso do nosso ex-colega aqui, Leur Lomanto. Portanto, eu acho que ele vem conduzindo com parcimônia e com objetividade a direção da ANAC.

Eu apenas faria uma pergunta só ao Dr. Milton Zuanazzi, exatamente sobre alternativas. Eu vejo muitos jornais aqui, Dr. Milton Zuanazzi, uma das notícias que eu leio nos jornais diariamente é sobre o problema do terminal de São Paulo, não é? E vi vários colegas hoje falarem sobre a preocupação com o aeroporto de São Paulo, o Aeroporto de Congonhas.

Que alternativas o senhor acha factíveis para o terminal do Aeroporto de Congonhas de São Paulo? Há estudos para isso? E soluções?

Era essa pergunta só que eu faria ao senhor.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pode responder.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - A todos agora, Presidente?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pode responder a todos, porque vai responder ao Deputado Paes Landim. Não tem mais ninguém para perguntar, e V.Exa. depois pode responder ao Deputado Gustavo Fruet e ao Deputado Mendes Thame.

**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Começo então pelo Deputado Paes Landim. São Paulo é o centro nevrálgico daquilo que eu considero os problemas...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Vic Pires Franco) - Presidente, permita-me? Desculpa. Só para confirmar, só para dizer que aconteceu um milagre: eu estou assumindo a Presidência da CPI.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Só não vai mudar os critérios agora, não é Vic?



**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Realmente as questões, Deputado Paes Landim, do terminal São Paulo são muito fundamentais para um escoamento do fluxo do tráfego aéreo brasileiro. O PAC prevê o terceiro terminal de Guarulhos e uma terceira pista. Infelizmente não mais aquela pista planejada na década de 70, que era muito maior do que essa. Por quê? Porque há um conurbamento da região também de Guarulhos. Então, não é muito fácil mais fazer aquilo que seria o ideal de uma pista em Guarulhos. A parte emergencial de Congonhas está sendo feita já com a obra na pista principal. Infelizmente, não pude terminar, acho que foi o próprio Deputado que perguntou, eu não consegui terminar aquela pergunta, porque eu estava fazendo esse histórico para dizer que, na verdade, quando chegou setembro, que a máquina que melhorava o atrito, que tirava o emborrachamento da pista começou a mostrar à INFRAERO e a nós da ANAC que todo mês — uma vez por mês, uma vez a cada 45 dias — era necessária uma nova passagem, e a pista começou a mostrar alguns buracos em função da grande utilização dela. Chegou à conclusão de que nós tínhamos que fazer uma obra geral na pista principal de Congonhas. Para isso nós precisávamos fazer uma obra primeiro na secundária de reforço, para depois podermos fazer a obra na pista principal. Ora, isso já era final de mês de outubro, novembro. Você está entrando no grande período de chuvas em São Paulo, portanto uma obra que se inicia em novembro não termina nos 45 dias que se previa. Você podia levar 3, 4, 5 meses, aumentando os custos da obra. Segundo, na alta temporada. Então pelo que a ANAC optou, junto com a INFRAERO? Optou por seguir à risca determinações da OACI no que se refere à segurança em pistas molhadas. Então, nós determinamos — a OACI fala em 5 milímetros d'água, quando chama de pista contaminada —, nós determinamos em 3 milímetros. Fomos mais rigorosos ainda. Então, quando chovia um determinado volume de chuvas em São Paulo, a parte de meteorologia de DECEA dizia "*choveu em 5 minutos tanto*", nós paralisávamos a pista, a equipe da INFRAERO entrava, media a lâmina d'água, e se essa lâmina d'água atingisse os 3 milímetros, fechava o aeroporto. Isso ajudou muito, "ajudou muito" — entre aspas — os transtornos que nós tivemos. Tivemos muitos fechamentos de Congonhas durante este verão. Por quê? Porque nós tínhamos de aguardar parar as chuvas, terminar a alta temporada. Terminou o carnaval, a alta temporada, iniciou-se a obra da pista secundária. Já



pronta, já está em operação. E agora, 15 dias atrás, iniciou-se a obra da pista principal. Essa é uma atividade emergencial fundamental. Outra eu já falei, é uma nova pista no Campo de Marte. Nós poderíamos transferir uma parte significativa da aviação geral para o Campo de Marte e, com isso, nós tínhamos uma liberalização de Congonhas para a aviação comercial. Essa é uma obra rápida, mas o DECEA ainda não informou as questões da aproximação de pouso e decolagem. É o tráfego aéreo que tem de ser coadunado com essa nova pista. E o terceiro é nós ampliarmos a pista de Ribeirão, porque Ribeirão Preto se mostra uma cidade viável para carga, assim como é Campinas, o Aeroporto de Viracopos, nós podemos também distribuir uma parte do Aeroporto de Viracopos com passageiros. Hoje está muito limitado, é um grande aeroporto de carga e pequeno de passageiros. Então, nós podemos. Essas são situações já previstas e elencadas. Eu imagino, Deputado, que a solução definitiva para São Paulo precisa ser tomada, porque temos de pensar São Paulo daqui a 15 anos, 20 anos. Essas soluções que eu estou falando resolveriam nosso problema por 5 anos, no máximo. Não resolveria nosso problema adiante. Então, tem de tomar essas emergenciais e tem de tomar medidas de fundo. Aí tem várias propostas. Nem vou citar. Tem novo aeroporto, um em Itapeverica, outro em Franco da Rocha, outro em Jundiaí. Enfim, tem proposta de tudo quanto é lado, mas, com certeza, São Paulo... Tem o trem-bala até Viracopos, até Campinas. Daí a acessibilidade rápida. Enfim, tem um conjunto de propostas. Então, fazer emergência, mas fazer também lá. Deputado Fruet, o senhor não tenha nenhuma preocupação que eu possa receber isso como questões pessoais. Absolutamente! Eu recebo isso e sei da... Conheço V.Exa. e tenho respeito imenso pelo seu mandato, e é indiferente para mim a situação de testemunha ou de investigado. Absolutamente indiferente! Venho, da mesma forma, dizer as mesmas coisas. Não tenho absolutamente nenhum problema em relação a isso. Mesmo! Estamos tentando fazer as coisas totalmente transparentes dentro da Agência. Até esses tempos fizeram uma matéria grande sobre a Agência e, no final, o que mostra é o seguinte: estão todas as nossas atas, estão todas as nossas decisões, que são colegiadas. Não é decisão do Presidente da ANAC, é decisão do colegiado, no voto. Nosso sonho é ter uma *TV Câmara* para transmitir publicamente as nossas sessões plenárias de voto — e nós já estamos estudando isso, talvez seja possível —,



fazemos audiências públicas, fazemos consultas públicas. Por exemplo, para fazer as obras em Congonhas, vocês lembram alguma vez que consultaram a população sobre obra em aeroporto? Nós fizemos 2 audiências públicas para tratar disso. *Overbooking*, que o Deputado Thame falou de lei. Não é lei, não existe lei de *overbooking*. Existe uma prática. Está em consulta pública, está no nosso *site*, inclusive qualquer um pode fazer opiniões. Estamos procurando fazer isso da forma mais transparente possível. Eu, pessoalmente, não tenho problemas em relação nem à filiação partidária nem nada. Pelo contrário. Eu tenho orgulho das minhas convicções políticas. Absoluto orgulho! Eu estou numa Casa política. Eu tenho... Fui fundador de um partido, estou hoje noutra partido. Tenho orgulho. Não tenho problemas com isso. Muito pelo contrário! Acho que os brasileiros que têm consciência da importância dos partidos devem se filiar a eles. O que eu quero reparar, para que não fique dúvida... Eu não fui indicado para a ANAC pelo PT. Em nenhum momento, tem nada de manifestação do PT. Quem me indicou para a ANAC foi a integralidade do setor do turismo brasileiro. E eu posso citar algumas das entidades que assinaram um documento ao Presidente Lula, entre elas a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis, através do seu Presidente, que aliás é aqui de Brasília, do Hotel Eron, a Associação Brasileira de Agências de Viagens, a Associação Brasileira das Operadoras de Turismo — BRAZTOA, a Federação Nacional de Turismo — FENACTUR, o Fórum Nacional dos Secretários de Estado. Os 27 Secretários, portanto, de todos os partidos, de todos os partidos, me indicaram, assinaram esse documento ao Presidente Lula. Eu fui indicado pelas instituições das universidades de turismo do Brasil — são mais de 500. O Fórum dessas universidades assinou um documento ao Presidente. E eu tive foi a maior honra de ter sido lembrado o meu nome para representar o setor; a maior honra, um dos grandes orgulhos da minha vida. E eu mantenho isso de pé, orgulhosamente, porque acho que é uma satisfação muito grande. Então o setor acreditou no meu trabalho técnico, e o que o Deputado Paes Landim aqui verbalizou é a forma como eu cheguei até a ANAC. E o Presidente, por questões institucionais, decidiu que eu presidiria a ANAC entre os 5. Então, eu tenho imensa satisfação em relação a isso, não tenho problemas com isso. Qual é a diretoria de infra-estrutura da ANAC? A ANAC não trabalha com diretorias. A ANAC trabalha com superintendências; muitas



agências também. A nossa diretoria ela é generalista, ela simplesmente é a fase final da decisão. Até porque eu mostrei uma decisão da diretoria colegiada. Ela é finalística. Não tem como ser reparada, a não ser pela Justiça. Nem o Presidente da República nem o Ministro da Defesa podem reparar uma decisão da ANAC. Então, as nossas superintendências são as nossas áreas de ponta. Volto a dizer: tenho imenso orgulho do currículo dos nossos superintendentes, e acho que o Brasil deveria ter esse orgulho. Talvez o Brasil não saiba desses currículos, mas não há problema nenhum de nós mandarmos esses currículos dos nossos superintendentes para cá. Inclusive temos pessoas que são da Aeronáutica, militares; temos até um superintendente, brigadeiro da Aeronáutica, superintendente da ANAC. Então, eu tenho imensa tranqüilidade em relação ao nosso corpo técnico. E o restante do corpo técnico é um corpo técnico que vem da integralidade dos órgãos que nós recebemos. Ontem, vocês, aqui nesta Casa, tomaram uma medida importante para a ANAC, que foi a aprovação da MP 239. A MP 239 cria a sétima superintendência da ANAC, que é a de Certificação de Produtos Aeronáuticos. Eu posso dizer a vocês, o Brasil tem os técnicos mais gabaritados em Certificação de Produtos Aeronáuticos do mundo. Todos os nossos técnicos que ficam lá em São José dos Campos são requisitadíssimos para qualquer palestra, qualquer debate, qualquer encontro de Certificação de Produtos Aeronáuticos do mundo. O Cel. Passos, que vai ser o nosso superintendente, é um doutor especialista, um homem de alto reconhecimento, comprovado por nós, para a nossa alegria de estarmos em alguns eventos internacionais e vermos o respeito que ele e a equipe têm em relação a isso. Então, eu tenho a maior tranqüilidade também. Quanto à questão da eficiência da gestão, a gente não é perfeito, nunca vai ser. Mas essa é a perseguição que nós temos que ter na vida pública brasileira. Eu estou há 30 anos na vida pública brasileira. Eu já dirigi uma estatal de grande porte de telecomunicações. Eu sou engenheiro de formação, minha formação original. Tinha uma empresa com 8 mil empregados, tive a honra de ter dirigido essa empresa, e depois tive esse vínculo como Secretário de Estado no Rio Grande do Sul e como Secretário Nacional na área de turismo. Faço da minha gestão, junto com meus colegas, aquilo que pode ser o mais eficiente. E a única forma de nós sermos eficientes é sermos transparentes, porque daí a sociedade tem como nos cobrar. Eu volto a dizer, eu já



repeti, eu não me importo que a imprensa faça cobertura que tem feito à ANAC, mesmo que ela não fizesse a cobertura antes quando era DAC, não se tinha nenhuma notícia, praticamente nenhuma. Eu não me importo, eu gosto disso. Eu só não gosto é quando nós não temos o direito ao contraponto, porque eu não acho ser um bom jornalismo você não dar direito ao contraponto. Bom jornalismo é crítico, tem que ser crítico, mas tem que dar direito ao contraponto; ouvir as pessoas. Isso faz parte. Então, nós procuramos ter transparência absoluta em nossas ações. Daí porque está no nosso *site* tudo que nós temos feito e o que nós publicamos. A questão do piloto Bart, que foi rejeitado por não ter curso superior, ele não tinha curso superior no Brasil, ele tinha curso superior nos Estados Unidos. É um comandante da VARIG, que hoje é funcionário, é INSPAC da ANAC, é um Inspetor de Aviação Civil da ANAC. Antes ele foi o quinto nome indicado e ele tinha curso superior no estrangeiro e não valia para os efeitos da lei brasileira. Então, só por isso que não. Mesmo assim, o Governo escolheu o Dr. Josef Barat, que é um doutor em transportes. É uma pessoa de alto e largo conhecimento na área de transportes públicos no Brasil, com livros publicados, professor de universidades. Então, o ecletismo da ANAC, eu volto a insistir, me satisfaz. Acho que é uma agência, tem 5 cabeças com 5 experiências distintas, compõem uma agência, e uma equipe técnica de superintendência que nos dão o conforto de estarmos tomando as medidas técnicas corretas. Com relação à Aeronáutica, eu creio que já respondi. Eu mantenho a palavra. Ela não é aqui um mero proselitismo, é a verdade. Nossa relação com a Aeronáutica é a mais próxima possível. Eu tenho orgulho de a Aeronáutica ter feito essa transição de um órgão militar para o civil de forma tão empenhada. E volto a citar também o Comandante Bueno e o Comandante Saito. Não houve nunca da Aeronáutica a negação para qualquer das nossas necessidades. A nossa transição hoje, também acho que respondi ali com o Deputado Pepe, Deputado Fruet, ela é uma transição que ela é boa. Agora nós passamos por um conjunto de problemas. O senhor veja que a ANAC é criada, e imediatamente a VARIG, a nossa grande empresa, entra em crise. Esse problema, por exemplo, eu vou citar. Será que as pessoas têm idéia de quantos passageiros da VARIG tinham bilhetes comprados pela empresa que não puderam voar nela e que nós conseguimos transferir para as congêneres e para as estrangeiras? Será



que as pessoas têm idéia de onde é que se encontravam esses passageiros? Na Austrália, na Nova Zelândia, na Suécia, na China, com bilhete comprado não podendo voltar para casa? Passageiros que nós... Crianças, 128 crianças de 8 a 10 anos, do Rio de Janeiro, jogavam futebol em Copenhague quando a VARIG parou de voar. Foram 4 meses de contingência da VARIG, 4 meses ininterruptos. E mais: sempre trabalhando com a perspectiva de que poderia vir à falência. O juiz fez 3 leilões. Somente no terceiro entrou um comprador, e diminuindo muito as atividades da empresa. Então, foi enorme numa contingência. Quando nós estamos saindo da contingência VARIG, nós temos o acidente e o movimento, sim, dos controladores. Por que negar? Eu volto a dizer: meu respeito pelos controladores é absoluto. Eu inclusive acho que as reivindicações deles são justas, sempre disse isso, não vou negar. Acho que eles têm uma responsabilidade imensa, são justas as reivindicações deles. Agora, nós não vamos poder resolver um problema se não aparecerem quem são os autores, quem são as pessoas e qual é essa reivindicação. Que reivindicação é essa? Querem continuar militares? Não querem ser? Querem ser civis? Ninguém sabe. Eu acho que agora começou a se saber. Esta CPI tem um papel fundamental em resolver. A reivindicação é essa. Pode ou não ser feita. Então, eu sou muito transparente nisso também. Não é tarefa da ANAC, inclusive é uma posição absolutamente pessoal minha, mas que eu tenho, Deputado Fruet, verbalizado inclusive nesta Casa. E tenho verbalizado de forma franca, aberta, como acho que uma autoridade do setor deve ter nas suas relações. Quanto a outros aspectos que envolvam passagens, eu posso falar com a maior tranqüilidade. Nós nos utilizamos dos bilhetes aéreos da ANAC para trabalho. Temos uma divisão de trabalho, aliás, muito intensa, grande. Eu não tenho problema nenhum de ser fiscalizado sobre se nós estamos utilizando isso. Nenhum. Zero de problemas. Parece-me que isso é absolutamente tranqüilo para nós. Em nenhum momento houve qualquer ordem de que nós pudéssemos utilizar dessas estruturas no período ANAC. Eu não vou falar de passado, não vou falar se isso houve ou não houve, porque não é um assunto que sequer eu detenha conhecimento. Então, eu não verbalizar algo que eu não detenho conhecimento. Mas digo que na ANAC nós estamos procurando levar isso rigorosamente.

**(Não identificado)** - O Relator está pedindo para o senhor identificar isso.



**O SR. MILTON ZUANAZZI** - Eu estou respondendo todas as perguntas do Deputado Fruet. A gerência regional em Salvador, se teve estudos técnicos? Sim. A nossa gerência do Nordeste é a gerência de Recife e atende 9 Estados. Não é a gerência que tem um maior movimento de frequência, mas ela tem um movimento, ela tem uma distância muito longe para que nós possamos fazer esse atendimento. Agora nesses sucessivos problemas que nós tivemos, a gente viu que as estruturas aeroportuárias, que aliás não são estruturas para receber passageiros, clientes, Deputado Marco Maia, vocês vão ver na visita à ANAC. São estruturas, as SACs, montadas para fiscalização muito mais da aeronave, se o peso da aeronave está correto, se o balanceamento, se pouso, horário de pouso, decolagem. Os fiscais na ampla maioria são sargentos da Aeronáutica da ativa, foram treinados para um tipo de fiscalização. Não foram treinados para atender um usuário, inclusive um usuário cansado. Não foram. Isso é um desafio da ANAC. A ANAC vai criar nos aeroportos um sistema, aliás introduzimos agora essa caneta eletrônica, para o usuário ter uma relação direta conosco. O ato de infração vira um ato de fração imediata, não tem todo aquele sistema burocrático de tratamento. As questões do treinamento dos concursados acredito que respondi. E se existe a possibilidade de um apagão de fiscalização. Eu entendo que não. Por quê? Porque nós não vamos abrir mão dos nossos INSPACs, enquanto nós não tivermos um concurso público treinado. Não podemos fazer isso. Aliás, aquela auditoria da OACI, em 2000, o grande problema que ela detectou no Brasil foi falta de pessoal. Tanto é que o Governo, na época, criou DAS. DAS é cargo comissionado da Esplanada. E colocou no antigo DAC e colocou no antigo IFI, onde há área de certificação. Os DAS do antigo IFI já vieram para a ANAC, através dessa MP que vocês aprovaram, já estão transformados em DAS da ANAC. Aí nós não perdemos aqueles funcionários. E os DAS do antigo DAC que são, se não me engano, a 28, nós estamos já com um documento dentro do Ministério da Defesa para que mande ao Ministério do Planejamento para que transfira também para nós. Foi um grande problema, na época, que a OACI detectou: falta de pessoal para inspeção. Aí o Governo, na época, tratou de criar esse ambiente de DAS. Nós agora viemos com concurso, mais essas pessoas que estão conosco vão ter tempo de treinar. Eu não imagino um apagão do ponto de vista da nossa fiscalização. Deputado Mendes Thame, se eu falei que nós não



temos capacidade de certificação de serviços, eu não me fiz entender. Eu não falei. Nós temos obrigação legal. Eu acho que — eu não sei como eu me expressei, talvez a gravação, mas não — nós temos essa obrigação legal sim. E aliás, Deputado, temos obrigação legal. Mas aí quando o senhor falou, quando eu falei sobre a administração aeroportuária eu estava falando da parte de torres e de tráfego aéreo. O mesmo art. 8º dessa lei, no § 21, perdão, no item 21 e no § 6º diz com todas as clarezas, até posso ler aqui que é muito rápido. Então, art. 8º, 21: *“Regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica aeroportuária, com exceção das atividades de procedimentos relacionados com o Sistema de Controle do Espaço Aéreo e com o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos”*. Isso nós não podemos fiscalizar. E, ainda no § 6º do mesmo artigo, nós vamos observar: *“Para os efeitos previstos nesta lei, o sistema de controle do espaço aéreo brasileiro será explorado diretamente pela União, por intermédio do Comando da Aeronáutica, ou por entidade a quem ele delegar”* — que não somos nós até hoje. Por isso que aquela comissão, Deputado Fruet — acho que já lhe respondi —, na verdade não é estudo, é uma comissão interministerial criada pelo Ministério da Defesa, está tratando desse tema. Esse tema não está no âmbito da ANAC. A ANAC participa lá, dando as suas opiniões, mas é no Ministério da Defesa que essa comissão... Ouvi um Parlamentar falar que ela encerrou seus trabalhos em 20 de maio, portanto há 3 dias atrás. Eu confesso que não chegou até a ANAC ainda o resultado desse trabalho, e nem teria por que chegar. Deputado Mendes Thame, os recursos do fundo aeroviário e do fundo aeronáutico — hoje 2 fundos, o fundo aeronáutico foi dividido em 2 —, o fundo aeroviário é da chamada TFAC, tarifas da prestação de serviço. Esse está sob a responsabilidade da ANAC, eu digo que é o irmão pobre dos fundos. Foi criado pela mesma Lei 182, que cria um conjunto de taxas para prestação de serviços da ANAC. Houve uma reclamação muito grande do setor de aviação, especialmente a aviação geral e aviação agrícola. Nós estamos com esse estudo já pronto, indo para o Ministério da Defesa para mandar para o Congresso para revisarmos esses valores. Mesmo com esses valores altos, ela está produzindo algo em torno de 15 milhões/ano, que realmente é muito pouco para as necessidades da ANAC. Para esse ano nós havíamos pedido 212 milhões de reais, e recebemos, pela lei orçamentária, 151. Portanto, estamos com 70 milhões que,



entendemos, vão fazer falta à Agência. Estamos discutindo com o Governo, via Ministério da Defesa, sobre como nós poderíamos complementar. Eu, só a título de opinião pessoal, mas os meus colegas diretores pensam identicamente, achamos que a Agência Nacional de Aviação Civil não deve ser remunerada pelo Tesouro, não tem por quê. Se nós somos os fiscalizadores de um sistema de 30, 35 bilhões de reais, qual é o problema de nós tirarmos 200 milhões, que é a necessidade de todo o sistema de fiscalização, do próprio ambiente do sistema? Mas, enfim, a Lei 11.182 manda que o nosso orçamento venha do Tesouro da União. Eu não sei lhe responder sobre contingenciamento no DECEA e na INFRAERO. Acredito que o Brigadeiro Ramon deva ter passado esse tema pela manhã. Eu não sei responder se existem esses contingenciamentos. Enfim, acho que passei todas as perguntas do Deputado Thame. Eu permaneço à inteira disposição desta Comissão Parlamentar de Inquérito, prezado Presidente, prezado Relator, para quaisquer outras informações, e a nossa equipe da ANAC também está à disposição para tanto.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nós queremos agradecer a presença a V.Sa., Dr. Milton Zuanazzi, hoje nesta Comissão. A mim, pessoalmente, V.Sa. causou uma impressão muito positiva, demonstrou profundo conhecimento da sua área, com todas as interfaces, conhecendo as leis todas, não se furtou a nenhuma resposta. Pelo contrário. Procurou esclarecer da maneira mais límpida possível, sempre de uma maneira transparente, franca, aberta. E com certeza foi uma tarde muito positiva para a nossa Comissão.

Quero aproveitar para parabenizar V.Sa. pela maneira como se houve aqui nesta tarde.

Quero, ainda, fazer um pequeno comentário antes de encerrar a nossa reunião.

O *Painel da Folha de S.Paulo* hoje faz um comentário bastante depreciativo sobre esta Comissão, a respeito de uma visita que foi aprovada para irmos à área de manutenção das companhias aéreas. O jornal *Folha de S.Paulo*, que é um dos jornais que tem uma das melhores histórias e melhores tradições em defesa da democracia, em defesa da liberdade do nosso País, sempre um jornal independente, que é orgulho nosso e de todo brasileiro, eu acho que não foi muito justo em relação



à nota que publicou hoje sobre esta Comissão. Não vou me confrontar com o jornal *Folha de S.Paulo*. Quero apenas dizer que lamento profundamente que um jornal da envergadura da *Folha de S.Paulo* tenha uma idéia tão mesquinha, tão pequena do Parlamento, do Congresso Nacional. Com certeza, não merecemos isso.

Anunciarei a pauta para a próxima semana.

Na terça-feira estamos convocando aqui o Sr. João Marcelo Fernandes dos Santos, que é o militar controlador de vôo que estava no dia do acidente, para prestar depoimento aqui a esta CPI, às 9h, e o Sr. Frederico Fleury Curado, que é o Presidente da EMBRAER, para, em seguida, também — deverá ser a 1h da tarde — ser também ouvido aqui pela Comissão.

Na quarta-feira vamos manter o horário de 12h para começar nossa reunião e na quinta-feira estamos convocando o Sr. Constantino de Oliveira Júnior, que é o Presidente da Gol, e convocando também o Sr. Jorge Cavalcante, que é o Presidente da Associação dos Parentes e Amigos das Vítimas do Acidente da Gol. Acho que é muito importante a gente ouvir também a parte das vítimas.

E marcando para a próxima sexta-feira, da próxima semana — da próxima semana, não é para sexta-feira, amanhã, não — uma sessão especial para discutirmos aquelas alterações nos aeroportos que foram disponibilizadas num *site*, por sugestão do nosso Relator, Marco Maia, que está tendo grande aceitação e sugestões. Porque um dos problemas que nós temos enfrentado aqui, que os Parlamentares têm discutido, é um certo descaso, uma certa desatenção dos aeroportos, das companhias, da INFRAERO, seja de quem for, com os usuários.

Eu mesmo, na semana atrasada, fui para o Piauí, e cheguei, lá no visor estava lá: o meu vôo ia sair às 8h06min. Eu saí de lá às 11h da noite e continuava anunciando que seria às 8h06min. Então, a gente vê que isso é um desapareço, uma desatenção ao usuário. Quer dizer, se o vôo está atrasado, não custa nada atualizar a informação para a pessoa saber exatamente que atraso é esse, de quanto é. E já andei investigando e me disseram que está faltando aí uma interface entre a INFRAERO e as companhias aéreas.

Bom, o importante é que estamos estudarmos isso aí para que as informações possam ser atualizadas *on-line* e que o usuário possa ter a informação no tempo real, que é o que ele precisa.



E para a outra segunda-feira — não para a próxima, mas, na seqüência da outra semana, terça, quinta, na outra segunda-feira —, nós estamos marcando para irmos fazer a diligência na área de manutenção da Gol e da TAM, conforme aprovado aqui nos requerimentos.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - *(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

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

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Só 2 perguntas, Sr. Presidente.

Segunda-feira, um grupo de familiares do acidente estará com o Ministro Tarso Genro. E o Presidente não poderá estar presente?

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Nesta segunda. Parece-me que meio-dia.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Não, com o Ministro Tarso Genro. Não da Associação. Estarão no Ministério. Não sei se é possível, eventualmente, se o Relator estiver em Brasília, e puder participar dessa audiência.

A outra pergunta é com relação ao CINDACTA II, que parece-me que havia sido marcado o dia 31, quinta-feira. Eu não sei se foi cancelado, então. Foi isso que eu perguntei...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois é. O que ocorre é o seguinte: já havia sido marcado anteriormente...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Foi um convite da Aeronáutica, que havia feito a vários Parlamentares.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É. Ela tinha convidado exatamente os Parlamentares da região do CINDACTA de Curitiba e depois estendeu esse convite a nós, aqui, da Comissão. Mas nós achamos por bem continuar os nossos trabalhos aqui, ouvindo as nossas audiências, do que ir ao CINDACTA II, de Curitiba.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sr. Presidente, antes de encerrar, queria só fazer um alerta aqui, que acho que é importante. Nós estamos convocando para a próxima terça-feira o Sr. João Marcelo dos Santos, que é o controlador que estava



à frente do console quando da ocorrência do acidente. Ou seja, ele estava ali durante aquele período em serviço.

E está sendo recorrente os controladores de vôo que estavam no momento do acidente se recusarem a depor. Eles não fizeram depoimento à Polícia Federal e depois não fizeram depoimentos à equipe de investigação da Aeronáutica.

E hoje, pela parte da manhã, o Suboficial João Batista da Silva, controlador de vôo em São José dos Campos, que era esperado na CPI do Senado, também não compareceu; apresentou um atestado médico.

Então, isso está sendo uma prática recorrente dos controladores de vôo que estavam envolvidos no acidente. E eu queria só fazer um alerta, Sr. Presidente, de que, se for apresentado um atestado médico aqui — eu acho que a Secretaria já tem que começar a providenciar isso —, nós iremos requerer uma junta médica da Câmara que vá acompanhar, ou atestar, de fato, essa doença por parte dos controladores que os impede de vir prestar os depoimentos e, porventura, que acompanhe também o tratamento médico, porque eles serão ouvidos por esta Comissão até o final dos trabalhos — ninguém fica doente 120 dias, que não possa vir aqui prestar o seu depoimento.

Também para alertá-los de que esta CPI tem o poder de convocá-los, inclusive com a presença da Polícia, o acompanhamento da Polícia Federal, para que eles venham aqui prestar os devidos esclarecimentos e os devidos depoimentos.

Acho que seria bom, inclusive, de forma muito fraterna, expressar aqui que o depoimentos dos controladores é importante para a investigação e é importante, inclusive, para a defesa que eles podem produzir, participando, estando aqui e prestando o seu depoimento nesta Comissão.

Então, eu só queria fazer esse alerta, Sr. Presidente, porque esta CPI precisa investigar e, portanto, ouvir os controladores é uma questão importante e fundamental e acho que nós temos que tomar todas as medidas para garantir que isto efetivamente aconteça nesta CPI, nesta Comissão Parlamentar de Inquérito.

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



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Quero também ressaltar, Sr. Presidente, aproveitando os últimos 30 segundos, que nós ficamos hoje, aqui, 9 horas e 24 minutos na Comissão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Graças ao senhor.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Então, é uma Comissão que tem trabalhado efetivamente aqui e procurado cumprir com sua obrigação, que é de fazer uma boa investigação sobre esse tema da crise do setor aéreo brasileiro.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu só tenho uma reclamação a fazer, nobre Deputado Marco Maia: é que, para ficar 9 horas seguidas aqui, essas cadeiras aqui são muito duras. (*Risos.*)

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

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É só uma informação. O senhor disse que na próxima segunda-feira — sem ser esta segunda, na próxima — nós teremos uma diligência na área da TAM e da Gol...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - De manutenção.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ah, na área de manutenção! Só isso, na segunda?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Só isso.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Na outra semana o senhor não marcou nada, ainda? Terça? Só na segunda-feira?

Sr. Presidente, obrigado.

Parabéns pelo seu trabalho hoje.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Muito obrigado.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária, a realizar-se no dia 28, às 9h.

Está encerrada a presente reunião.