



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: 1081/07	DATA: 25/7/2007
INÍCIO: 9h30min	TÉRMINO: 19h28min	DURAÇÃO: 9h58min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 9h	PÁGINAS: 241	QUARTOS: 108

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

MILTON ZUANAZZI - Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.
RUY AMPARO - Vice-Presidente Técnico-Operacional da TAM Linhas Aéreas S.A.

SUMÁRIO: Tomada de depoimentos.

OBSERVAÇÕES

Há falha na gravação.
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
A reunião foi suspensa e reaberta por 2 vezes.
Houve intervenção ininteligível.
Houve exibição de imagens.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Declaro aberta a 30ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, as conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800, da Gol (vôo nº 1907), e um jato Legacy, da América ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Esta reunião ordinária foi convocada para tomada de depoimento dos Srs. Milton Zuanazzi, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC, a partir de 9 horas, agora, e Ruy Amparo, Vice-Presidente técnico da TAM Linhas Aéreas, às 15 horas.

Bom, em primeiro lugar, queria dar alguns esclarecimentos aos senhores membros da Comissão. Nós havíamos convocado para amanhã 2 oitivas: a do Presidente da Pantanal Linhas Aéreas e a do Superintende da INFRAERO do Aeroporto de São Paulo. Conversando com Parlamentares da Comissão, consultei o Relator, que acabou de chegar de Washington — está em trânsito aqui para Brasília —, e, com a concordância de todos, nós vamos fazer 2 alterações para amanhã. Primeiro, vamos substituir os 2 depoentes de amanhã pelo Brigadeiro Jorge Kerson Filho, Diretor do CENIPA, a partir das 11 horas de amanhã, para que ele possa dar esclarecimento sobre o acidente e que possa, inclusive, já que ontem ele se manifestou de forma pública, em entrevista coletiva, acerca do acidente e acerca da sua contrariedade de passar os dados sobre o acidente.

Então, nós estamos antecipando — a convocação dele já foi aprovada na semana passada — um depoimento que seria para a próxima semana, que iríamos aguardar a chegada dos dados da caixa-preta, mas como ele mesmo não quer entregá-los ou se mantém contrário a entregá-los, “*só se for obrigado*”, segundo a expressão dele, não há mais razão para que protelemos esse depoimento. Então, ele será feito amanhã, às 11 horas.

A segunda decisão é que para amanhã, às 9 horas, está convocada reunião deliberativa para apreciação de requerimentos em que eu mesmo já estou protocolando 3 requerimentos da minha lavra. E aviso aos Srs. Parlamentares que se quiserem apresentar requerimentos que o façam até as 17 horas de hoje, para que dê tempo de organizar a pauta e que possa se fazer a publicação.



Vamos apreciar o que eu já estou apresentando para requerer os dados da caixa-preta. Estou propondo a convocação do Coronel Fernando Camargo, até por própria sugestão do Relator, Deputado Marco Maia, que está em Washington chefiando a missão de degravação dos dados da caixa-preta, para que ele venha depor assim que retornar de Washington, e a proposição de uma audiência pública com as famílias, já que eu tive a notícia da presença das famílias dos acidentados do vôo da TAM. Uma audiência pública com as famílias dos acidentados do vôo da TAM, já em conjunto com o requerimento anterior que havia das famílias dos acidentados do vôo da Gol. Então, que nós possamos fazer uma audiência com as famílias das vítimas. Esses 3 requerimentos eu estou apresentando da minha lavra e peço aos Srs. Parlamentares que apresentem as suas idéias.

Gostaria de esclarecer, já vou fazer um esclarecimento público ao Deputado Gustavo Fruet, que está propondo um requerimento acerca de um pedido de abertura de processo contra o Presidente da ANAC, e dizer que eu não vou colocá-lo na pauta de amanhã, e explicitarei as razões pelas quais eu não vou colocar. Não vou colocar porque eu estou no exercício da Presidência, não sou o Presidente da CPI, e a CPI não está inteiramente presente aqui para uma deliberação que envolva um debate mais profundo acerca de um tema complexo. Eu já me manifestei contrário, eu, pessoalmente, como Parlamentar, ao requerimento, porque eu entendo que não é o método cabível.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu queria só dar os esclarecimentos, aí eu abro a V.Exa. Mas, de qualquer forma, independente ou não do meu posicionamento pessoal, eu acho que o Deputado Fruet tem direito ao debate e deve ser dado a ele o direito ao debate do requerimento da lavra dele. Mas eu entendo que não é... Eu entendo que nós não estamos nesta semana com o número suficiente para um debate desta natureza. Eu vou pedir ao Deputado Marcelo Castro, voltando de viagem, na semana que vem, com a volta do recesso, a partir do dia 1º, que esse requerimento seja colocado com a presença de toda a CPI e, aí, possa ser debatido. Terá muito mais legitimidade, pela gravidade. Então, não colocarei esse requerimento na pauta de amanhã por esse motivo, porque quero que o Deputado Fruet assegure a ele o direito ao debate desse requerimento. Já



estou esclarecendo de forma pública, para que amanhã possamos fazer uma aprovação de coisas que sejam importantes acerca do acidente, que demandem celeridade, mas que não transformemos a audiência de amanhã num debate político, que deve ser feito com todos presentes.

Deputado Gabeira.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Olha, eu queria, de uma certa maneira, criticar a decisão de V.Exa. no sentido de não colocar em votação esse requerimento. Eu estou preparando também, hoje, um requerimento que é importante, que diz respeito a uma auditoria internacional no sistema aéreo brasileiro, um pedido de auditoria internacional no sistema aéreo brasileiro. Pelo mesmo argumento, dificilmente esse requerimento seria votado amanhã. E qual é a base da não-votação desse requerimento? É a ausência dos membros da Comissão de Inquérito. Essa ausência dos membros da Comissão de Inquérito, se fosse uma ausência de membros da Comissão de Inquérito do Governo, todos os requerimentos seriam votados, porque, na verdade, tanto o Governo quanto a Oposição sabem muito bem que houve um desastre aéreo no Brasil. Todos os que puderam se deslocar de onde estiveram estão aqui. Então, não vejo razão para que os requerimentos de grande importância não sejam votados porque não estão presentes os outros.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Gabeira, só queria dizer a V.Exa. o seguinte: primeiro ponto, a pauta é a juízo da Presidência; isso é regimental. No meu entender, o requerimento do Deputado Gustavo Fruet não é cabível. Então, se fosse depender do meu julgamento, eu não o poria em votação, porque entendo que não é o instrumento adequado. Mas reconheço a legitimidade da discussão, e acho que ela pode e deve ser feita. Então, não vou colocar, porque a meu juízo entendo que o requerimento não é cabível; posso considerar que o requerimento não é cabível. O requerimento de que V.Exa. está falando é até um requerimento cabível. Não se esqueça que nós já aprovamos, na semana passada, na semana retrasada, se eu não me engano, um requerimento mais ou menos... Eu me lembrou até que V.Exa. criticou muito...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Critiquei.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) -... o requerimento para pedir uma auditoria.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Não, não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu não estou contra. Eu não disse ainda, se V.Exa. apresentar esse requerimento, que eu não o colocarei em votação. Eu acho que isso é uma discussão. Aquilo que for discussão sobre o andamento da CPI, eu não estou me furtando em colocá-lo; estou me furtando a colocar um tema que me parece mais político do que a ver com o momento. Embora eu não negue ao Deputado Gustavo Fruet o direito de discutir, e acho até, e me comprometi com ele, que se o Presidente efetivo da Comissão não quiser, a juízo dele, colocá-lo em votação, que eu, apesar de me manifestar contrário ao requerimento dele e votar contrário, assinaria a inclusão extrapauta para ele.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Só para ...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Então, estou colocando, esclarecendo bem.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Questão de ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu não estou criticando. Não quero dizer que foi por ausência...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Perfeito. Eu sei.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Até porque, para deliberar tem que ter maioria.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Tá.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Se não houver maioria presente aqui, não importa se de governo ou de oposição, nenhum requerimento que vamos colocar amanhã poderá ser deliberado.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Questão de ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Antes que V.Exa. faça a questão de ordem ...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Apenas para completar, então, Sr. Presidente, seria interessante, porque o que está por baixo de toda a situação é que houve um desastre, e esse desastre altera um pouco a própria correlação



interna na Comissão. Seria interessante, caso não tenhamos número para deliberar nada hoje...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, hoje não poderíamos deliberar.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Para deliberar amanhã...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - É, porque tem que convocar previamente.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - ...seria interessante pelo menos colocarmos uma discussão sobre as conseqüências do desastre no trabalho da Comissão...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Nenhum problema, Deputado.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - ...o que alterou e para onde poderemos ir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Nenhum problema, Deputado. Nós estávamos aqui sexta-feira passada, aprovamos uma série de requerimento, e estamos direto aqui, todos nós. E não vejo nenhum problema de discutirmos.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu só quero esclarecer que o requerimento contra o qual eu me bati foi um requerimento do Deputado Carlos Willian, que pedia a contratação de uma empresa para assessorar a CPI. Não é nada disso o que estou falando; estou falando, estou dando o exemplo da Suíça, a contratação pelo Governo brasileiro de uma auditoria internacional, como a Suíça fez num determinado momento, para que se pudesse ter uma avaliação mais tranqüila do problema.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Acho que nós podemos discutir o tema. Talvez não tenhamos condições de deliberar amanhã, mas eu não disse a V.Exa. que eu não estaria disposto a fazê-lo.

Antes que V.Exa. fale, é prerrogativa desta Presidência, em função da ausência do Relator, que está em trânsito de São Paulo para cá, estou nomeando como Relator *ad hoc* o Deputado Pepe Vargas, pelo princípio de ser do mesmo partido do Relator titular, e é o único Parlamentar do partido do Relator que está



presente, até este momento. E ontem já exerceu essa função, durante a visita à TAM. Então, convido o Deputado Pepe Vargas para assumir a posição de Relator *ad hoc* até a chegada do titular, Deputado Marco Maia.

Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu gostaria de solicitar a V.Exa. a inclusão, na pauta de amanhã, de 2 requerimentos de minha autoria. No primeiro requerimento, solicito a presença do representante da Airbus no Brasil nesta Comissão; no outro, solicito a presença do Coronel Fernando Camargo, que hoje está comandando as investigações do acidente. Se V.Exa. permitir, gostaria de apresentá-los extrapauta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Do Coronel Fernando Camargo, eu mesmo já estava apresentando também um requerimento de minha autoria.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Parabéns, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Então, V.Exa. já se considere atendido. Do Airbus, eu não vejo nenhum problema, tem tudo a ver com o acidente. Eu irei colocar, só não vou promover é uma discussão política amanhã — e já conversei com o Deputado Fruet — acerca de temas que não tenham a ver explicitamente com o acidente que está nos motivando a trabalhar no recesso. Como V.Exa. está apresentando, ou qualquer outro requerimento que tenha o mesmo sentido, serão todos colocados em apreciação amanhã, desde que seja atingido o *quorum* regimental, pelo qual eu não posso me responsabilizar. Pediria a V.Exa. e aos demais Parlamentares que contatassem outros membros da Comissão para que estivessem presentes e nos dessem a garantia do *quorum* para essa finalidade.

Vou conceder a palavra primeiro ao Deputado Pepe Vargas, que havia pedido questão de ordem. Deputado Pepe Vargas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A questão de ordem que eu levanto, Presidente, é a seguinte: tem uma série de requerimentos que já estão aptos a serem votados, e outros que estão sendo anunciados, serão apresentados para serem votados. E, de certa forma, estamos aqui antecipando o debate. Queria propor que adentrássemos imediatamente na pauta para a qual foi convocada a



reunião de hoje e deixássemos para amanhã essa discussão dos requerimentos, porque senão antecipamos...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Sem dúvida. A culpa é minha, porque eu quis avisar a Comissão, para dar oportunidade para que todos apresentassem seus requerimentos e não fossem tomados de surpresa. E, ao mesmo tempo, eu quis dar uma satisfação pública ao Deputado Gustavo Fruet da razão pela qual eu não iria incluir seu requerimento.

Passo a palavra ao Deputado Geraldo Thadeu.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, estarei também protocolando um requerimento, que é sobre a questão da declaração do Prefeito Cesar Maia, no seu *blog*, em que faz uma acusação seríssima sobre um alto funcionário do Governo em contato com um alto funcionário da TAM. E é importante que isso seja esclarecido para todos, tanto pelo Governo quanto pela TAM. E acredito que esse requerimento, a presença dele aqui vai ser muito importante.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. tem todo o direito e qualquer requerimento que tenha a ver com esse assunto será colocado na pauta de amanhã, sem nenhum problema.

Bom, convido para tomar assento à mesa o Sr. Milton Zuanazzi, Presidente da ANAC. (*Pausa.*)

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

O tempo concedido ao depoente será de 20 minutos, não podendo ser apartado. Os Deputados interessados em interpelá-lo deverão inscrever-se previamente na lista de presença que aqui já existe para isso. O Relator disporá do tempo que for necessário para suas interpelações. O autor do primeiro requerimento aprovado terá o prazo de 15 minutos para fazer suas interpelações, computadas nesse prazo as respostas do depoente. Cada Deputado inscrito terá o prazo de 10 minutos para fazer suas interpelações, computado nesse tempo o prazo para as respostas do depoente.

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



“Faço, sob palavra de honra, a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado. (Art. 203 do Código de Processo Penal, Decreto-Lei nº 3.689, de 03/10/41, art. 415 do Código de Processo Penal, Lei 5.869, de 11/10/73.)

Assinado: Milton Zuanazzi”.

Com a palavra o Sr. Milton Zuanazzi, por 20 minutos. Se houver necessidade de estender o tempo, V.Exa. solicita. Não haverá problema desta Comissão de Ihe ceder prorrogação.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Sr. Deputado Eduardo Cunha, Sr. Deputado Pepe Vargas, Deputadas e Deputados, venho novamente a esta CPI e na minha outra passagem por aqui fiz uma longa explanação sobre como a Agência Nacional da Aviação Civil entendia a situação que vivíamos, quais eram os principais problemas e quais as soluções. Penso que nessa ampla explanação, documentada nesta Casa, que gerou depois um conjunto de outros requerimentos, os quais estamos todos eles em dia com esta Casa, procuraram, pelo menos do nosso ponto de vista ou das nossas limitações legais, procuraram ajudar esta CPI a esclarecer os principais problemas que nos afligem. Para lembrar, Sras. e Srs. Deputados, citava naquela ocasião, perguntado se como eu entendia quais os motivos, as origens dos problemas que vivíamos, eu dizia que tínhamos um problema que precisava ser solucionado e outros 2 que se agrupavam a esse problema principal. Depois, quando esta CPI fez uma diligência até a ANAC, nós novamente repetimos como se tivéssemos tocando numa mesma tecla. E eu vou novamente repetir. Nós estávamos, a partir de 29 de setembro de 2006, diante de um movimento reivindicatório, inusitado no País, mas não no mundo, mas havia uma movimento reivindicatório, que se mostrou em determinados momentos e ocasiões. Não era constante, não era cotidianamente. Até entreguei aqui a esta CPI uma espécie do que eu chamei na época de um cronograma da crise, ou seja, os momentos mais drásticos que se evidenciou esses problemas. Esses problemas ficaram evidentes, ficaram claros, que havia esse movimento reivindicatório no dia 30 de março, onde aí sim houve um movimento de paralisação. E esse movimento de paralisação teve desdobramentos e nós já estamos há mais de 30 dias que aparentemente esse



movimento não está se manifestando. Portanto, se a Aeronáutica retomou todo o controle dessa situação, é o que estamos vendo neste momento, o que por si só ocasionaria uma melhoria no sistema da aviação civil brasileira. Mas eu dizia que havia outros 2 problemas que se agrupavam a esse primeiro. Por isso, a questão dos controladores não era exclusiva, nem a única responsável. Eu dizia que tínhamos problemas na terminal São Paulo. Entreguei a esta CPI esse estudo, que está aí nos autos, que é um estudo da demanda das necessidades aeroportuárias do Brasil até 2025. Aqui é claro as necessidades da terminal São Paulo, claríssimo. A urgência de um terceiro terminal em Guarulhos e a urgência de um novo aeroporto para médio prazo, não estamos falando em longo prazo mais em São Paulo. Esse trabalho foi entregue ao Governo, ao Ministério da Defesa e é um trabalho que fizemos conjuntamente com a INFRAERO e agora estamos compondo esse trabalho com o DECEA para ver as necessidades do tráfego aéreo brasileiro e para compor com isso a necessidade da infra-estrutura aeroportuária com a infra-estrutura aeronáutica. Eu dizia, então, que esse era o segundo problema. Nós estávamos com o aeroporto maior ou o segundo maior da América Latina, ou praticamente idêntico ao aeroporto da Cidade do México, mas com certeza muito maior aeroporto do Brasil, que é Congonhas, nós tínhamos Guarulhos perto dos seus limites operacionais e ainda temos o Campo de Marte, que é um aeroporto importante do ponto de vista da aviação geral. São mais de 620 movimentos/dia, eram mais de 620 movimentos/dia em Congonhas, quase 400 movimentos em Guarulhos e mais 230, 240 movimentos em Campo de Marte. Esses 3 terminais são responsáveis, veja que o Brasil está na casa de 1.450 movimentos/dia, nós temos uma responsabilidade aí em torno de 1000 movimentos. Ou seja, a questão da terminal São Paulo é uma questão absolutamente fulcral e que não tinha solução imediata por falta de equipamento. Terceira coisa que eu dizia, que se compunha com um movimento reivindicatório mais problemas na terminal. E São Paulo é uma cidade com problemas, especialmente climáticos. São Paulo, tem muita neblina no inverno e muita chuva no verão. Então, é uma cidade que precisa de um equipamento aeroportuário totalmente diferente do que nós possuímos por lá. Infelizmente, a cidade cercou o nosso principal equipamento. Ele vai se tornando cada vez mais limitado, e você não tem capacidade de ampliação naquele próprio sítio



aeroportuário. E inclusive do ponto de vista da melhoria da sua capacidade de segurança, como equipamentos categoria 13 LS e coisas sucessivas, segurança e também visibilidade, questões de teto, aproximação. Enfim, a cidade se aproxima demais do equipamento. Aliás, isso não é uma característica só de São Paulo. É uma característica do Brasil. Não há uma relação correta entre a expansão urbana e os equipamentos aeroportuários. Se verifica isso em todo o Brasil, de Porto Alegre a Macapá. Em todo o Brasil. Inclusive, aeroportos com dificuldades, como de Porto Alegre e Curitiba, que fecham muito, e que nós temos, hoje, já limitações para melhorarmos a sua capacidade de aproximação e pouso. Por quê? Porque a cidade já não permite, através do zoneamento de ruídos, do zoneamento da própria rampa de descida. Então, você não tem mais capacidade de melhorar as qualidades desse aeroporto para aquilo que seria o ideal em uma operação que pudesse causar menos transtornos possíveis ao usuário. E eu dizia que tinha um terceiro fator compondo esse problema, ou ajudando a piorar quando o problema porventura existisse, ou um problema no tráfego aéreo ou um problema aeroportuário, seja nas infra-estruturas, que eram as malhas integradas. Falamos muito isso com aqueles Parlamentares que estiveram lá, na ANAC, nos fazendo aquela diligência. As malhas integradas são frutos desses tempos mais recentes. Portanto, não tem um histórico lá no passado da aviação brasileira. E hoje é, digamos, uma realidade no mundo. É uma realidade norte-americana, uma realidade européia. Vocês devem ter visto que o Estado de São Paulo republicou uma matéria do *The New York Times*, há poucos dias, falando sobre o aumento dos atrasos nos aeroportos norte-americanos, que são aeroportos que têm problemas de clima, neve, nevoeiros. E têm atrasado mais por quê? Porque a malha se integra. E por que que as malhas se integram? Porque as empresas vão em busca de eficiência, eficiência operacional, resultado. E em busca dessa eficiência fazem a maior utilização possível das suas aeronaves, em tamanho de espaços internos, em tempo de parada em solo e utilização/dia dessa aeronave. Essa é uma realidade mundial que o Brasil adotou, especialmente a partir do ano de 2001, mas efetivamente, até eu diria legalmente, a partir de 2003, com a Resolução nº 002 do CONAC, que é a resolução que determina a regulação econômica do setor aéreo brasileiro. Aquelas famosas resoluções de 2003. A Lei da ANAC, aprovada nesta Casa, a 11.182, ela



vem corroborar as resoluções do CONAC de 2003. E ela é uma lei, em vários artigos, que mantém, do ponto de vista da regulação econômica, a liberdade tarifária, liberdade das empresas de organização de malha e a livre concorrência. Dá, inclusive, competências limitadas em relação à concorrência para a agência reguladora. Eu quero chamar essa atenção porque é muito importante, e em seguida eu quero fazer essa... juntar o que eu estou colocando aqui, preliminarmente, porque acho que nós temos ouvido muitas críticas, e as aceitamos da forma mais humilde possível, mas quando elas são injustas, eu não creio que ninguém, nenhum Parlamentar, nenhum cidadão, ninguém gosta de ouvir críticas injustas. E, do ponto de vista de uma agência reguladora, que é essencialmente limitada e determinada por lei, e dentro desta lei tem um artigo que é o 3º, que diz que a agência tem obrigação de cumprir as diretrizes e resoluções do CONAC, portanto, ela “linca” o que que é uma agência, um papel de Estado como agência a um papel de governo, como o Conselho Nacional de Aviação Civil. O *link* entre ação de governo e a ação da agência se dá pelo art. 3º da Lei nº 11.182, aprovada nesta Casa. É aquela resolução do CONAC, de 2003, que leva na aprovação, embute na Lei nº 11.182 e que dá os parâmetros e os marcos e os limites de uma agência reguladora. Uma agência reguladora, como órgão de Estado, é uma agência que tem a palavra final nas suas determinações de regulamentação. Ora, se ela não tiver limites legais, ela é uma agência imperial, porque toda decisão nossa não pode ser revista sequer pelo Presidente da República. Só pode ser revista na Justiça. Ora, se não tivermos limites legais, nós nos tornamos uma agência imperial capaz de fazer o que bem entender. É exatamente o limite legal que ele é fundamental. O marco legal é fundamental para dar o limite do poder de Estado para uma agência reguladora. Isso é fundamental. E é exatamente dentro do marco legal, exclusivamente nesse marco legal que a ANAC, de 20 de março para cá, procura atuar. Se formos sair desse marco legal, estamos ultrapassando o papel de uma agência reguladora. Isso é muito perigoso em vários sentidos. Primeiro, porque é ilegal. E o que é ilegal é crime. Segundo, porque torna uma agência reguladora com o poder que ela não possui, porque a lei que cria as agências não os deu. E mesmo a lei que está aqui no Congresso que regula as novas funções das agências não está dando novamente esse poder às agências reguladoras. Por isso peço sempre, peço à



imprensa, peço aos Srs. Parlamentares, cobrem as ações da ANAC naquilo o que são seus limites legais, naquilo o que ela pode de fato fazer. No caso das malhas aéreas, pode a ANAC mexer nas malhas aéreas por sua conta e risco? Pode. Só sob uma única condição — isso é o que diz a Lei nº 11.182 —, se a infra-estrutura aeroportuária ou a infra-estrutura aeronáutica não tiver condições de atender a necessidade da malha que a empresa aérea, por determinação legal, tem liberdade de organizar. Então, o limite está dado na infra-estrutura. Portanto, no controle do tráfego aéreo e na infra-estrutura aeroportuária. É somente diante desses limites que a ANAC pode atuar. E é diante desses limites, exatamente diante deles que a ANAC vem atuando. Fala-se muito, Srs. Deputados, sobre a pressão econômica das empresas para operar em Congonhas e a culpa da ANAC em ter permitido que essa pressão econômica se sobreponha aos interesses da sociedade. Essa argumentação, essa culpa, essa responsabilidade, se servir, não serve à Agência. Estão culpando quem não tem culpa. Recebemos Congonhas com 48 movimentos/hora. Chama-se *slot*, na linguagem da aviação, pousos e decolagens, sendo que 38 movimentos eram para a aviação regular e 10, para aviação geral. Porém, em março de 2006 havia horários em Congonhas que a aviação regular operava até 45 movimentos/hora. A Agência, nesse período, realizou 2 ações em relação a Congonhas. Primeiro, não permitiu que as empresas operassem mais do que 38 movimentos/hora. Portanto, nós restringimos a operação das empresas. Segundo, restringimos a operação do aeroporto para 44 *slots*. Como? Juntamente com uma manifestação por escrito do DECEA e da INFRAERO. Assim como eu disse que não liberamos uma HOTRAN sem ouvir o DECEA e a INFRAERO... Desculpe, HOTRAN — é que acho que os Parlamentares já estão bem atualizados com a linguagem da aviação — é horário de transporte. Nunca a ANAC liberou um horário sequer. Aquele relatório do Tribunal de Contas que foi citado na minha outra vinda aqui pega HOTRANs de 1998 para cá. De março de 2006, está aqui na CPI toda essa documentação. São pilhas de documentos, não há uma HOTRAN sequer, um horário de transporte sequer liberado pela ANAC sem o o.k. da INFRAERO e do DECEA. Nenhum. Portanto, nós é que diminuímos as operações de Congonhas. Se a crítica é justa em relação à ANAC, ou seja, que a ANAC estava permitindo vãos em Congonhas acima da sua capacidade, ela tem que fazer uma outra justiça junto.



Foi a ANAC que vem diminuindo a capacidade de Congonhas para as empresas regulares. Tivemos ações judiciais das empresas aéreas contra a Agência. Fomos vitoriosos na nossa decisão. Tem que se fazer a crítica e completar com justiça ela. Que é fundamental que nessa hora nós tenhamos esse senso. Nós não diminuimos mais por quê? Levar para onde, se você não tem capacidade aeroportuária alternativa nem em Guarulhos, que é um aeroporto muito perto dos seus limites? E a folga que temos em Guarulhos é exatamente uma folga para receber alternados os vôos de Congonhas quando, porventura, aquele aeroporto fecha — e os senhores são testemunhas de que ele não fecha poucas vezes por ano. Guarulhos é o aeroporto também para o crescimento da aviação de São Paulo. Ou caberia à Agência Reguladora mandar São Paulo parar, se aqui a lei que nos regula dá essa liberdade do ponto de vista da concorrência e dos movimentos? É evidente que — e quando eu venho aqui a esta CPI pela segunda vez, repito — as malhas estão excessivamente integradas e que isso ajuda ocasionar problemas, transtornos, pelo menos, aos usuários, especialmente quando ocorrem problemas na infra-estrutura. E os problemas se repartem para o Brasil todo, a gente vai senti-los lá em Macapá, lá em Porto Alegre, lá na Argentina, porque a malha está integrada e, portanto, aquele avião voa muitas vezes. Somos nós que estamos admitindo que essa malha integrada causa transtornos aos usuários. E estamos convencendo as empresas — creio que já convencemos — de que essas malhas não podem mais ser trabalhadas dessa forma. Nós não queremos diminuir a eficiência das empresas, e, portanto, vir a aumentar preços de passagens. Nós queremos que as passagens continuem mais baratas. É fundamental que o brasileiro possa se utilizar do avião para viajar. Mas qual é o limite da universalização, digamos assim, da utilização do vôo? O limite é exatamente a capacidade da infra-estrutura e a boa prestação do serviço público. Agora, quando o CONAC, sexta-feira da semana passada, toma uma decisão restritiva em relação a São Paulo, é evidente que cabe à ANAC acatá-la, porque volta de novo o aspecto legal, o art. 3º da Lei nº 11.182. Compete à ANAC acatar as diretrizes e implementar as políticas oriundas do CONAC. Então, eis um mandado de competência, que passamos a ter desde sexta-feira, dado pelo CONAC. Ou seja, reduz-se a capacidade de Congonhas, tira-se a aviação geral de Congonhas para outro aeroporto, ou seja, Congonhas não pode voar, a não ser em vôos diretos, o



chamado ponto a ponto, e, mais, com a limitação de até 2 horas a partir do aeroporto de Congonhas. Eis uma resolução que, a partir dessa resolução imperiosa, porque respaldada legalmente, leva à ANAC uma atitude que ela já está tomando. Aliás, anunciamos várias medidas no decorrer do dia de ontem, já estamos também com outras medidas em andamento e vamos cumprir rigorosamente os prazos que o CONAC nos deu para cumprir essas determinações. Vai ocorrer problemas em relação a isso? É evidente. Infelizmente, a situação de São Paulo não é idêntica à de Belo Horizonte e à do Rio de Janeiro. No Rio de Janeiro, foi fácil tirar os vôos do Santos Dumont e levar para o Galeão, porque você tinha um Galeão quase ocioso. Em Belo Horizonte, foi muito mais fácil ainda tirar da Pampulha e levar para Confins, porque você tinha um aeroporto absolutamente ocioso. Em São Paulo, não. Não há ociosidade em nenhum terminal aeroportuário de São Paulo. O que falta em São Paulo? Primeiro, foi uma mudança de definição que ocorreu lá na década de 80, quando se determinou a vocação de Congonhas como um aeroporto meramente de ponte aérea e aviação geral, e, segundo, a falta da construção do equipamento necessário para atender à demanda da principal cidade do principal Estado do Brasil. Esta é a realidade, e é com esta realidade que a ANAC se depõe, é em relação a ela. É com ela que quero ouvir as críticas, as sugestões, as críticas construtivas, os erros que porventura tenhamos tomado, dentro das nossas limitações. É impossível respondermos a questões, é impossível, não é humanamente possível alguém responder a uma questão que não está na sua competência, que não está na sua possibilidade. E, se ela não é humana, é desumana a crítica. Não é justa. Faça uma crítica daquilo que nós não podemos fazer ou, se podemos fazê-lo, é de forma articulada, negociada, estabelecendo parâmetros, acertando ponteiros, articulando saídas. Não tem sido outra coisa o que nós temos feito em relação a busca dessas soluções. Infelizmente, houve essas 2 tragédias — e, agora, essa última tragédia se abate no meio da busca de todas essas soluções. É dolorido. Eu sinto uma dor profunda com tudo isso. Havia inclusive pessoas das minhas relações nesse último vôo, pessoas até de amizade pessoal e pessoas familiares de amigos meus. Essa tragédia vem em cima de algo que não tinha relação com as soluções e os problemas que nós vínhamos enfrentando antes. Eu estou aqui apto, dentro das competências da Agência, estou



aqui acompanhado por quase toda minha equipe técnica, porque sei e faço questão de responder sobre indicações políticas, desqualificação da Agência, como se nós tivéssemos, da noite para o dia, substituído o DAC, substituído os outros órgãos que nós herdamos, botado todo mundo para rua e ficado lá 5 diretores da ANAC dando ordens. A crítica é como se fosse isso, enquanto que nós estamos com os mesmos técnicos que, historicamente, servem à Aviação Civil Brasileira. Nós não substituímos ninguém. Será que os técnicos que pertenciam antes ao DAC perderam a capacidade técnica? Para que essa crítica fosse justa, teriam de pegar as decisões da ANAC, da sua Diretoria — e, aliás, estão todas em nosso *site*. Desde março do ano passado, todas as nossas reuniões são gravadas, como esta CPI, e os Srs. Parlamentares que estiveram lá chegaram na nossa sala de reuniões. Estão disponíveis as fitas de gravação, e todas as atas de decisão da diretoria estão publicadas. Pergunto: de parecer técnico das nossas equipes técnicas, há algum que a Diretoria tenha contrariado ou tenha dito que aquele parecer não tem qualificação, não deve ser acatado? Ou seja, a Diretoria colegiada, quando decide, decide sobre um parecer técnico, escrito e assinado por técnico competente, e vai isso para a nossa ata e para as nossas gravações. Esses técnicos têm históricos dentro deste País e do mundo. Muitos deles são reconhecidos no mundo inteiro. O Brasil não é do grupo 1 da OACI por acaso, Deputado Eduardo. O Brasil é do grupo 1 da OACI porque são os nossos técnicos que fazem ser o Brasil do Grupo 1. Quando a OACI faz uma auditoria — e se fala muito em auditorias da OACI —, quando, por exemplo, a OACI faz uma auditoria na Colômbia, no Panamá ou em qualquer país, especialmente de língua espanhola, ou até portuguesa, geralmente são os técnicos da ANAC que vão lá fazer essa auditoragem pela OACI. Assim como a OACI faz uma auditoria no Brasil e convida técnicos, geralmente dos países do nível 1. O grande ônus que temos no nível 1 é exatamente o de suprir a OACI tecnicamente, dar respaldo à atividade da organização civil internacional. E são muitos os técnicos da ANAC, passagens pagas pela ANAC, como vocês vão ver na documentação que já mandamos à esta Casa, bilhetes que eles fazem inspeção, seja aeroportuária, seja em qualquer outro setor. Esses técnicos são reconhecidos internacionalmente, são os técnicos que dão uma nota técnica para a Diretoria colegiada tomar uma decisão. Nem pode ser diferente, seria de uma



irresponsabilidade brutal, se a Diretoria tomasse decisão sem esses pareceres. De forma que eu volto a dizer: recebo todas as críticas com absoluta humildade, mas aquelas que não são justas, eu me sinto no direito de não aceitá-las, dentro de uma questão até de honra pessoal, de dignidade, do único dever que a gente tem consigo mesmo, que é a nossa moral, a nossa honra, de não aceitá-las. A injustiça não pode ser aceita sob nenhuma hipótese, em lugar nenhum e sob nenhuma condição. Mesmo sob um momento dramático como este que estamos vivendo. Muito obrigado, Deputado, fico à disposição dos Srs. Parlamentares.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado pela exposição do Sr. Milton Zuanazzi.

Para inquirir o senhor Depoente, concedo inicialmente a palavra ao Sr. Relator em exercício, o Deputado Pepe Vargas, pelo tempo que ele entender necessário para sua inquirição.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Sr. Presidente, Deputado Eduardo Cunha, Sras. e Srs. Deputados, prezado Sr. Milton Zuanazzi, Diretor-Presidente da ANAC, considerando que esta é a segunda oitiva de V.Sa. nesta Comissão Parlamentar de Inquérito, creio que algumas perguntas que poderiam ser feitas aqui já foram realizadas quando do seu primeiro comparecimento nesta Comissão.

Entretanto, mesmo que algumas dessas perguntas sejam repetitivas, por conta dos acontecimentos dos últimos dias e por conta do debate público que se estabeleceu em torno da ANAC, eu vou tomar a liberdade de, inclusive, fazer algumas perguntas que já foram feitas quando da primeira audiência.

A primeira pergunta que faço a V.Sa. é a seguinte: o senhor se julga capacitado para exercer o cargo de Diretor-Presidente da ANAC?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado, é muito difícil a gente falar da gente mesmo. Agora, eu julgo o meu currículo e a minha atividade pública por onde passei. Segundo, todos nós na Agência — e nós temos lá uma composição eclética, são 5 diretores — seguimos o mesmo rito, como ocorre em qualquer agência, inclusive em outros órgãos de Estado, como o Banco Central, entre tantos outros. O Presidente da República indica; os nossos nomes vão ao Senado Federal, a uma Comissão, em nosso caso, a da Infra-estrutura; lá é nomeado um Senador-Relator, que pronuncia um voto; aprovado o nome na Comissão respectiva, vai-se a plenário



no Senado, é votado e eleito para um mandato — no plenário. Eu fui indicado ao Presidente Lula por 27 entidades do chamado *trade* turístico. Entre essas entidades, muitas conhecidas, há algumas a que quero me referir, como, por exemplo, o Fórum Nacional das Universidades, onde mais de 500 faculdades de turismo do Brasil assinam esse documento; os 27 Secretários de Estado assinam esse documento, de todos os partidos políticos à época — o Presidente, na época, era o Secretário de Goiás, Marcelo Safadi, que assina esse documento. Todas as entidades do *trade* turístico me indicam, reivindicando que o turismo brasileiro gostaria de ter uma vaga na Agência. O meu nome vai ao Senado, e o Senador-Relator é Senador do PSDB Leonel Pavan, que relata o meu nome com honras e diz da importância da minha indicação para o cargo. Meu nome vai a plenário, e eu tenho a manifestação, em plenário, de 3 Senadores: um, o próprio Senador Pavan, que, como Relator, vai a plenário — estou aqui com as notas taquigráficas do Senado — e justifica por que deu voto favorável a meu nome, hoje Vice-Governador de Santa Catarina; o segundo Senador é hoje Vice-Governador do Distrito Federal, Senador Paulo Octávio, do Democrata, que faz um longo discurso defendendo meu nome; e o terceiro Senador é o Senador Pedro Simon, que faz um discurso defendendo meu nome. Portanto, eu tenho a indicação do *trade* turístico, de 27 entidades do Conselho Nacional de Turismo; o Presidente Lula acata, manda ao Senado; eu tenho a manifestação de Senadores — que, inclusive, nem são da chamada base aliada do Governo — e meu nome é aprovado em plenário. Os meus colegas seguiram ritos semelhantes, e a ANAC tem uma composição eclética, que não considero ruim para uma Agência Reguladora. Uma Agência Reguladora tem de ter um corpo técnico de excelência — e isso nós temos. Nós herdamos da Aeronáutica e herdamos dos técnicos da ANAC essa excelência. Está lá mantido. Estamos fazendo concurso público, aliás, estamos dando posse aos aprovados em alguns dias e vamos formar um corpo técnico de excelência na Agência. Esse é o ideal de uma Agência Reguladora. A partir daí, as decisões da Diretoria colegiada — volto a repetir —, todas gravadas e publicadas em nosso *site*, têm esse ecletismo. Um ex-Parlamentar com 7 mandatos nesta Casa, a quem não se pode fazer críticas — eu não critico um Parlamentar com 1 mandato, muito menos com 7, pois acho que é uma experiência importante para a Agência Reguladora —, temos uma



ex-Procuradora Pública — e não acho que é ruim termos um Procurador Público em uma Agência Reguladora, muito pelo contrário —, um doutor em transportes, que tem 14 livros publicados nessa área de transporte, doutor e professor de uma universidade de São Paulo, e um diretor que vem do DAC, com 17 anos de DAC, piloto, aviador, coronel da Aeronáutica. Essa é a composição da Agência. Então, eu me considero com currículo, Deputado Pepe Vargas. Eu não gostaria de dizer que meu nome é o melhor ou o pior, porque seria falar em causa própria. Currículo eu tenho e procurei fazê-lo sempre com aquilo que era a possibilidade de minha competência. Estou tentando fazer isso na ANAC também.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Nos últimos dias, vários Parlamentares de diversos partidos foram a público solicitar, inclusive, que V.Exa. e a Diretoria da ANAC peçam demissão. O senhor cogita dessa possibilidade?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Se qualquer Parlamentar, ou qualquer cidadão entender que as responsabilidades primárias de tudo o que está acontecendo foram da ANAC, eu não tenho problema, não, pois não sou apegado a cargos, nunca fui. Mas, como tenho convicção de que tudo estou fazendo — e nenhum Parlamentar que estivesse em meu lugar estaria fazendo coisas diferentes do que estamos fazendo —, dentro dos nossos limites legais, eu não tenho essa cogitação, Deputado Pepe. Os Srs. Parlamentares também são eleitos, e, muitas vezes, vossos eleitores os questionam sobre posições que V.Exas. tomam aqui e acolá. Isso não significa que esteja em jogo a responsabilidade do mandato que cada um recebe. Eu tenho uma responsabilidade e a estou cumprindo com toda a nossa energia e nossa capacidade — eu, meus colegas diretores e nossas equipes técnicas. E é dentro das nossas capacidades e dos nossos limites legais que gostaríamos de ouvir a crítica, para ver se ela tem esse fundamento capaz de nos fazer tomar outras decisões que não sejam aquelas que estamos tomando.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Segundo a legislação que criou a ANAC, não há possibilidade de o Governo, que faz a indicação dos nomes, que depois passam pela aprovação do Senado, não há possibilidade de o Governo ou sequer do Parlamento brasileiro fazer a troca desses nomes. O senhor julga adequada essa legislação, ou o senhor acha que seria pertinente fazer uma mudança na legislação, permitindo que as Agências Reguladoras em geral — não



falo da ANAC, exclusivamente —, que houvesse algum mecanismo que abrisse possibilidade, perante situações de comprovada incapacidade ou incompetência, da troca ou de haver um rito de troca desses nomes para as Agências Reguladoras?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado Pepe, eu não gostaria, se V.Exa. me permitisse, de responder, porque me parece que aí eu ultrapassaria meus limites institucionais como Presidente da ANAC. Eu teria de dar uma mera opinião, como cidadão. A nova Lei das Agências está nesta Casa em debate, e ela evidentemente é quem pode se debruçar sobre isso. A nós compete cumprir a lei. Somos um órgão de Estado, e o cumprimento da lei é a nossa competência máxima, é a ela a quem devemos estar restritos, não ultrapassá-las. Agora, existe um aspecto. Por que as Agências Reguladoras foram criadas? Elas foram criadas exatamente para que, como órgãos de Estado, não estivessem sob a influência política do Governo. Por isso elas têm instância máxima, por isso a decisão de uma Agência não pode ser revista pelo Governo. E por quê? Porque ela visa exatamente a uma regulação de mercado, para que os investidores, os possíveis investidores, possam vir para um aspecto de regulação econômica, portanto uma atividade de regulação sob concessão, e ter uma garantia, uma segurança de que aqueles investimentos não serão revistos por uma mera decisão política. E é por isso que as Agências têm mandato fixo e que os diretores são eleitos de forma alternada e, portanto, com mandatos distintos, a partir do primeiro mandato. E é por isso que, se mudar o Governo e mudar a orientação política do Governo, não se muda necessariamente a direção dada por uma Agência Reguladora. O espírito dela é esse. Ela veio para dentro da legislação brasileira com esse componente. Então, parece-me que, nesse debate, é fundamental que esta Casa chegue a uma conclusão.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor considera que o marco regulatório vinculado ao setor da aviação civil é adequado? Eu me refiro tanto à lei que criou a ANAC, porque, do que depreendi, V.Sa. — se estiver certa a minha avaliação aqui do que V.Sa. falou — considerou que o art. 3º da Lei 11.182 impõe limites à atuação da ANAC, na medida em que permite que as empresas tenham liberdade tarifária, liberdade de organização da malha e liberdade de concorrência. Foi isso o que eu entendi. Portanto, V.Sa. julga que essa legislação é adequada, que esse marco regulatório é adequado? Ou seria desejável uma modificação nele? Da



mesma forma, o marco regulatório mais geral, que regula o setor aeronáutico brasileiro, o senhor julga adequado esse marco regulatório?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Pois não. O art. 3º, na verdade, é o que dá poderes ao CONAC para que a ANAC implante diretrizes. E vou lê-lo — até acho melhor. “A ANAC, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo Conselho da Aviação Civil — CONAC (...)”. E aí especifica em quais áreas. A Resolução nº 2 da Regulação Econômica do CONAC, de 2003, é que dá essas linhas de regulação econômica: liberdade tarifária, livre concorrência e liberdade de malha. A Lei nº 11.182 corrobora aquelas resoluções de 2003 — a lei é de 2005. No art. 48, § 1º, diz-se assim: “Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC” — prévio registro é o registro da empresa e do pedido de HOTRAN — “observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares da prestação de serviços”. “Exclusivamente” — a observação é esta. Ou seja, essa é a liberdade de malha que as empresas possuem no Brasil hoje. Quando nós temos esse limite na capacidade, nós podemos dizer: “Você não vai voar para lá, você tem um limite”. Então, é nesse sentido. Agora, quanto ao marco regulatório, essa pergunta é muito importante, porque a ANAC — não sei se ocorre com outras Agências —, creio, é a única Agência que não nasce com o marco regulatório atualizado. Já tivemos a Lei Geral do Petróleo, a da energia elétrica, e nós estamos com um marco regulatório de 1986, onde as competências e as responsabilidades do prestador de serviço são para uma outra época que não a de hoje. Por exemplo: o CBA, Código Brasileiro da Aeronáutica — que é a lei que é o nosso marco, digamos assim —, prevê que a empresa só tem responsabilidade com o usuário por atrasos acima de 4 horas... Sei que há o questionamento: a ANAC multa ou não multa? Se nós multarmos fora da lei, é evidente que a empresa não será responsabilizada; ela entra na Justiça e ganha, uma simples liminar. Nós só podemos aplicar uma multa dentro da lei. Quer dizer, é como uma multa de trânsito, o guarda não pode aplicar uma multa que não seja aquilo que está regrado em lei. Por isso nós temos lá direito à defesa, um tribunal que julga. Então, a mesma coisa ocorre nesse tipo de multa. Então, esse marco regulatório é muito



desatualizado. E nós discutimos isso, inclusive, naquele dia em que os Srs. Parlamentares fizeram aquela diligência na ANAC.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Se o marco regulatório é inadequado, por que até o presente momento a ANAC não ofertou uma proposta de alteração nessa legislação?

O SR. MILTON ZUANAZZI - A ANAC está fazendo. Já temos, há 6 meses, um grupo interno estudando uma proposta. Mas, rigorosamente, Deputado, não é a nós que compete mudar a lei. Não é competência da Agência. Essa é a realidade. Então, existe uma lei, e é ela que temos de aplicar. Volto a dizer: se fizermos qualquer ato acima da lei, estamos diante de uma situação imperial, porque já não pode ser revista uma decisão nossa — nossa ou de qualquer Agência Reguladora —, imaginem se não nos mantivermos dentro dos limites legais. Então, aí podemos fazer e desfazer o que bem entendemos. Não é correto, não é nem constitucional. Então, na verdade, há um limite legal. Agora, a ANAC insiste: é necessária uma lei geral para a aviação civil no Brasil que atualize esse marco regulatório.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Nos últimos dias também surgiram várias especulações, inclusive na própria imprensa, sobre a ausência de independência da ANAC ou de diretores da ANAC em relação às empresas aéreas. Pergunto concretamente a V.Sa.: V.Sa. tem ou já teve algum vínculo de qualquer natureza com alguma empresa aérea?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Bom, saiu uma notícia, se não me falha a memória, em um jornal — não me lembro se houve um segundo. A única atitude que cabe a qualquer cidadão diante de uma injustiça, de uma barbaridade como essa, é processar. Então, eu estou já contratando um advogado para processar o jornalista, o jornal e o dono do jornal. A minha honra não vai ser vendida dessa forma. E processarei a todos que assim se manifestarem. Eu tenho, Srs. Deputados, 30 anos de vida pública. E o Comitê de Ética Pública tem o registro dos nossos patrimônios. A gente é obrigado a colocar a nossa declaração de Imposto de Renda, assim como o patrimônio pessoal de cada um. Já fui dirigente de uma estatal, já tive vários papéis políticos na vida pública. E o meu patrimônio está lá disponível aos Srs. Deputados. Sei que estou aqui como testemunha, mas posso mandá-los. Meu



patrimônio é um patrimônio absolutamente franciscano. Eu não admito uma ilação dessas. Quem escreveu isso vai ter que responder judicialmente.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor não tem nenhuma ligação com nenhuma empresa ou nunca teve?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Absolutamente. Nunca tive e nunca terei.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Uma outra questão que tem sido levantada eventualmente é que funcionários da ANAC, seja de que nível for, valem-se — e vou usar o termo — de “passe livre”, digamos assim, nas empresas aéreas. Ao fazerem seus deslocamentos, eles viajariam, enfim, voariam através de uma cortesia por parte das empresas. Isso procede? É assim?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado Pepe Vargas, é importante a pergunta de V.Exa., pois esses dias eu tive uma conversa longa com o Deputado Vic Pires Franco sobre esse tema, o passe funcional. Eu trago aqui... Prefiro mostrar porque, às vezes, só a palavra da gente não parece ser suficiente. O passe funcional foi adotado oficialmente desde 1999, mas ele já tinha, antes de 1999, outros regramentos sobre a utilização do passe funcional. Ele é exclusivamente dedicado a isso: inspeção e vistoria de aeronaves; exames de tripulantes e aeroviários; inspeções de oficinas e instalações de aviação civil; inspeção e fiscalização de aeroportos, suas facilidades, instalações e demais serviços da estrutura aeroportuária e certificações de produtos aeronáuticos. Isso é uma gama de fiscalização, para os Srs. Parlamentares terem uma idéia sobre a fiscalização — porque todo mundo acha que nós fiscalizamos a TAM, a Gol, a VARIG, a OceanAir e a BRA —, o Brasil hoje tem um registro aeronáutico na casa de 11 mil aeronaves. E o Brasil, se tem 11 mil aeronaves, tem muito mais do que 11 mil pilotos. O Brasil tem algo em torno de 160 aeroclubes, muitos deles são escolas de formação aeronáutica. O Brasil é um país de indústria aeronáutica que certifica aqui dentro. Os nossos certificadores viajam pelo Brasil e pelo mundo na busca de uma certificação ou de correção, se porventura o equipamento for brasileiro. Então, é utilizado de todo e sempre o passe funcional. Perguntaram-me em outras ocasiões, a própria imprensa e próprio o Deputado Vic Pires Franco, se a Diretoria da ANAC já se utilizou de passes funcionais. Já. E eu respondi o porquê, inclusive nesta Casa, mais de uma vez, em Comissões de que participamos, depondo. Porque quando a ANAC



foi criada, em 20 de março, nós herdamos do DAC toda a estrutura e o orçamento. Só que o DAC não tirava bilhetes de passagens por ele. Como era tudo Comando da Aeronáutica, isso era centralizado no DECEA. A Agência não tinha orçamento próprio ainda, porque o orçamento do DAC não permitia a compra de bilhetes de passagens; a Agência não tinha agência de viagens contratada para emitir bilhetes e a Agência não podia se socorrer constantemente do Comando da Aeronáutica para poder fazer seus vôos. Segundo, o art. 1º da Lei da ANAC, Lei nº 11.182, manda que a sede seja em Brasília. Tudo o que herdamos, 80% disso estava no Rio de Janeiro; os outros 20%, espalhados pelo Brasil. Brasília tinha uma estrutura pequeníssima, havia apenas a gerência regional aqui de Brasília. Então, estamos ainda em processo de transferência da ANAC para cá. Tínhamos também um conjunto de despachos, porque as gerências regionais — e nós possuímos 8 — não eram vinculadas ao DAC, eram vinculadas ao Comando da Aeronáutica ou, pelo menos, indicadas pelo Comando da Aeronáutica, trabalhando junto com o DAC. Ora, em cada gerência regional — que antes eram 7, e a Lei da ANAC criou a oitava — tinha exatamente um COMAR, um Comando Aéreo Regional. Portanto, um gerente regional tinha um superior a quem despachar os seus problemas constantemente, o Comando Aéreo Regional. Portanto, um gerente regional tinha um superior a despachar os seus problemas constantemente: o Comando Aéreo Regional. Então, pode ver que a Gerência 1 é em Belém — e lá tem um Comando Aéreo Regional; a Gerência 2 é em Recife — e lá tem um COMAER; a Gerência 3, perdão, a Gerência 3 é no Rio de Janeiro — e lá tem um COMAER; a Gerência 4 é em São Paulo — e lá tem um COMAER; a Gerência 5 é em Porto Alegre — e lá tem um COMAER; a Gerência 6 é em Brasília — aqui tem o Comando da Aeronáutica; e a Gerência 7 é em Manaus — e lá tem um COMAER. Então, havia um vínculo administrativo em que as gerências regionais se utilizavam do Comando da Aeronáutica Regional para as suas finalidades. Ora, tudo isso, com a Lei da ANAC, se seccionou. Portanto, nós tivemos que também incorporar todas as atividades das gerências regionais ao aspecto administrativo, a partir de Brasília. O que fizemos? Dividimos os diretores por várias regiões, para se responsabilizarem pelas decisões que necessitariam de uma posição da Diretoria — aquilo que não podemos delegar aos gerentes regionais. Então, foi dividido. Cada diretor ficou com 1 ou 2 gerências, para



responder por elas. Com isso, utilizamos, durante esse período, a utilização do passe livre. Quando a agência recebeu seu orçamento, portanto, com lei orçamentária, a partir de 2007, com agência de turismo, mesmo que nós estivéssemos lá em finalidade maior de uma gerência regional administrativa, houve uma decisão interna da Diretoria, de nós, diretores, não viajarmos com passe funcional. E nunca mais viajamos. Vocês podem pesquisar. Isso já chegou aqui na CPI. Foi um requerimento que veio da CPI. Nós já entregamos toda essa documentação. Mas, igual ainda, Deputado, é importante que eu mostre aos senhores. Eu queria só mostrar as tabelas comparativas. Por favor. Estão aí, Srs. Deputados. Lá, em 2004, foram utilizados 13.368 passes funcionais pelo antigo DAC e pelas gerências regionais — 13.368; em 2005, 13.594 — um pouquinho mais; em 2006, 14.701 — cresce um pouco em 2006. *(Falha na gravação.)* Perdão. Aqui está um pouco a explicação que dei, de autorização de transferências que tivemos de fazer para Brasília, sem agência de turismo, sem orçamento, portanto, não trazendo nenhum prejuízo ao Erário — quero deixar isso registrado. O Erário, o Governo, o dinheiro do contribuinte não foi gasto. E, segundo, sem nós tirarmos o lugar de um usuário da aviação civil. É proibido, no passe funcional, que se produza um *overbooking*. O funcionário nosso não pode tirar uma pessoa de um acento, a não ser que ele seja um INSPAC. Aí ele tem um crachá especial — não é igual a este aqui; este é o nosso crachá —, ele tem um INSPAC, aí ele pode viajar num avião, mas lá dentro da cabine dos pilotos, porque está em fiscalização daquele vôo, ou seja, um tipo específico de fiscalização. Aí ele pode viajar lá dentro. Ou seja, ele também, dessa forma, não está no acento do usuário. Mas aí, como nós recebemos a agência e nós reduzimos ao máximo os passes funcionais, exclusivamente em ações e missões de fiscalização — exclusivamente! —, mesmo naquelas que eram uma fiscalização, mas uma fiscalização do ponto de vista secundário, ou mesmo quando nós utilizávamos aqueles passes livres para darmos cursos, por exemplo, de prevenção de acidentes, se vocês olharem no material que nós mandamos para cá, muitas pessoas viajando, foi para tal destino com passe livre. Para quê? Curso de prevenção de acidentes. Nós, depois que contratamos, por licitação, uma agência de turismo que tira os bilhetes, inclusive, limitamos essas atividades para não usar o passe livre. Se vocês olharem o ano de 2007 e



compararem, por exemplo, especialmente, a partir de abril ou a partir de março, vocês vão ver que nós já estamos diminuindo bastante — foi o que deu para diminuir — a utilização do passe funcional. Então, vocês podem ver: em abril do ano passado, foram 1.012; em abril de 2005 — os senhores podem comparar —, foi 1.455; em abril de 2004, foi 1.094; em abril deste ano, 878. Se os senhores pegarem maio de 2004, 1.236 passes; maio de 2005, ainda DAC, 1.405 passes; maio de 2006, 1.460; maio de 2007, 904. Se os senhores pegarem junho de 2005, 1.124; junho de 2006, 1.141; junho de 2007, 1.356; junho — perdão, junho de 2006, 1.356; junho de 2007, 716 passes. E se pegarem julho, 1.124, em 2004; 1.071, em 2005; 1.477, em 2006; 497, em 2007. Então, eu volto a dizer: a crítica é bem-vinda. Agora, ela tem que ser justa — ela tem que ser justa! —, ela tem que estar de acordo com aquilo que nós podemos ter de paradigmas. É muito ou é pouco o passe funcional? Nós entendemos que até nós deveríamos, se tivéssemos mais funcionários ainda do que nós devemos ter — espero que o concurso público venha a suprir essas necessidades —, nós teremos mais fiscais, mais fiscalização, mais utilização desses passes funcionais.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Houve a determinação da diminuição de número de vôos para o aeroporto de Congonhas e a suspensão da venda de bilhetes. Isso ontem, não é? Foi uma decisão tomada a suspensão da venda dos bilhetes no aeroporto de Congonhas. Existe previsão legal para esse tipo de decisão?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Existe, Deputado, porque foi uma resolução do CONAC. O CONAC, na sexta-feira passada, tomou isso como uma resolução. A previsão legal é exatamente o art. 3º da Lei nº 11.182. Ela impõe, então, essa redução à atividade daquele aeroporto, daquele terminal.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A ANAC, em algum momento, já aventara a possibilidade de interrupção de serviços das empresas, em face de situações de emergência ou de risco?

O SR. MILTON ZUANAZZI - O aeroporto de Congonhas, pela legislação internacional que nos rege, portanto, rege o Brasil e qualquer país do mundo, ele é um aeroporto, evidentemente, com as suas capacidades, dentro dos seus limites. Todo aeroporto tem um limite — nenhum aeroporto é ilimitado — conforme o tipo de



equipamento e a configuração desse equipamento: peso e tantas outras. A Airbus está acabando de terminar um avião chamado A-380. Ele, com certeza, não vai conseguir parar na maioria, na ampla maioria dos aeroportos do mundo, inclusive do Brasil. Hoje ele é um avião apto a operar somente no Galeão e em Guarulhos. São as limitações de peso e as suas configurações exatamente que limitam a capacidade de uma aeronave naquele aeroporto. Os aviões que operam em Congonhas operam dentro de todas as normas e especificações internacionais. Nenhum avião que opera em Congonhas, o seu limite de peso opera acima dessas normas. Seria uma irresponsabilidade de qualquer autoridade assim fazê-lo. Congonhas, e o tamanho de sua pista é do tamanho de uma ampla maioria das pistas brasileiras. Tem até pistas menores e os mesmos equipamentos que operam em Congonhas operam. Portanto, ele está dentro das especificações. Responder o que aconteceu no acidente, somente a investigação é capaz de responder, somente investigação. O que nós podemos responder primariamente é dizer: essa aeronave estava nos seus pesos, dentro dos seus limites? Esse equipamento estava apto a operar naquele aeroporto? A pista estava nas condições de atrito necessárias para aquele tipo de operação? Os pilotos estavam com suas habilitações regulamentares, estavam com seus exames de saúde em dia? Essas informações primárias todas estão no CENIPA e podem ser repassadas — creio que esta CPI já obteve muitas delas —, podem ser repassadas de forma absolutamente tranqüila. Inclusive, a CPI está acompanhado as caixas-pretas nos Estados Unidos. O que posso afirmar, e não poderia ser diferente, é que todos esses indicadores de segurança, que são preliminares e do ponto de vista dessa situação preliminar, são de responsabilidade da empresa. Porque a empresa aérea, quando recebe uma certificação de homologação — ficou conhecido até pelo Brasil como o CHETA, em função da questão VARIG, porque criticavam muito a ANAC porque demorava a dar a certificação — é exatamente porque a autoridade da aviação, no caso do Brasil, a ANAC, a exigência dela é tão grande que a empresa ou cumpre aquelas exigências ou ela não está apta primariamente a se responsabilizar pela segurança da aviação. Ter um Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo e as exigências que recorrem disso, ou decorrem disso, são fundamentais para que uma empresa primariamente responda pela segurança de vôo. E essas



responsabilidades são responsabilidades técnicas, inclusive, de pessoas com qualificações técnicas e com responsabilidades. Quando um piloto, que tem responsabilidade num CHETA como comandante de um avião, dá o.k. para a partida, que ele fez todo o levantamento necessário, todo o balanceamento, toda a estrutura de peso, o volume de combustível que ele abasteceu, o número de passageiros, quando tudo isso está na mão dele, que ele vai nas regras do fabricante e, portanto, da autoridade de aviação civil certificadora... Quem é que certifica um avião da Airbus? A França e a EASA, entidade da comunidade europeia, assim como se esse avião for da EMBRAER, ele é certificado por nós, no Brasil, no caso os técnicos certificadores da ANAC. E essa certificação é aceita ou não nos países lá fora. No caso específico, o Brasil aceita a certificação francesa e europeia e, no caso da EMBRAER, a certificação feita por nós é aceita na Europa, inclusive, nos Estados Unidos e no Canadá. Isso são acordos e tratados internacionais, todos eles regulados pela ICAO ou OACI, todos eles acertados entre os países certificadores, que determinam os limites e determinam, inclusive, as folgas que nós podemos ter num equipamento e num aeroporto. Eu tenho aqui, só para título de exemplo... Podia colocar, por favor, aquela questão da decida da aeronave e aquelas tabelas a que os pilotos recorrem. *(Pausa.)* Para os senhores entenderem, Srs. Deputados, a margem de segurança que se prevê: quando, hora. Nós certificamos uma aeronave, no caso as aeronaves brasileiras, que seguem as mesmas regras ou parecidas regras das aeronaves certificadas por países que nós aceitamos a certificação, e também quando a nossa área de segurança operacional emite um certificado de homologação, um CHETA, a uma empresa, se especifica, inclusive, os limites daquele equipamento naquele terminal aeroportuário. No caso específico de Congonhas, este gráfico é bem expressivo. O avião quando, em relação à cabeceira, ele tem que descer na rampa, na casa ali, naquele ponto ali em cima, de 50 pés. Se ele descer nesta posição, ele vai bater na chamada marca de 1.000, linha de 1.000. O ponto que ele tem, a partir dali, é contado do marco zero, no início da cabeceira, até o ponto que aquela aeronave, no caso do Airbus, tem para, com seu sistema de frenagem correto, parar aquela aeronave. Portanto, do marco zero, na cabeceira, até 927 metros, uma aeronave A-320 deve parar. Se ele bater nos 300 metros, estamos falando ali que ele vai ter lá, se todo o seu sistema



funcionar a pleno, ele parará nos 927 metros. A partir daí, a autoridade de aviação, pelas regras internacionais, ainda impõe ao aeroporto os seguintes números a mais, como medida extrema de segurança: se a pista estiver seca, 40% a mais de metragem. Portanto, no caso de Congonhas, com pista seca, tem mais de 45% a mais. Ou seja, 1.280 metros para uma aeronave A-320 parar, no seu limite máximo de peso — no seu limite máximo de peso! E mais: contando condições de clima, de vento, temperatura, as piores para o pouso, de zero a 50 graus de temperatura, inclusive, como se estivesse vento contra o pouso. Se a pista estiver molhada, a margem de segurança dá 67% a mais de pista, até 1.781 metros. A autoridade brasileira, no caso a ANAC, ainda determina para pousos em Congonhas, mais ainda um rigor: leva para até 1.810 metros de uma cabeceira, 1.860 metros de outra cabeceira. Limite máximo, então, da pista de Congonhas. E ela é uma pista de 1.940 metros. Ainda temos lá mais cento e tantos metros, que é uma previsão. E aí é o máximo, porque, infelizmente, o aeroporto de Congonhas não permite outra área de escape a não ser isso. Então, do ponto de vista ... Olhem bem: eu não estou respondendo sobre o acidente, as causas, até porque a investigação não vai ver causa, a investigação vai ver motivações que levaram ao acidente. Eu não estou respondendo, porque isso é responsabilidade do CENIPA. E nós não devemos fazer ilações sem que o CENIPA diga o que aconteceu. Estou dizendo do ponto de vista da autoridade ora certificadora. Quando nós, por exemplo, certificamos o EMBRAER 195, ele vai ter um tipo de especificação para cada tipo de pista onde ele vai poder descer, semelhante a esta curva que estou fazendo aqui. Então, nós estamos falando de Certificador do Airbus 320. País: França. E hoje ASA, entidade europeia, porque hoje eles unificaram a certificação europeia. E segundo, do ponto de vista do órgão regulador brasileiro, em ambos os aspectos, no aspecto da segurança operacional e no aspecto da infra-estrutura aeroportuária, esses são os limites. Se passar disso, a autoridade não pode autorizar vôos para aquele tipo de equipamento. Tem mais uma tabela, que essa é uma enorme de uma confusão. É uma tabela em que quem já viajou dentro da cabine do piloto ou quem é piloto sabe. É um manual. Isso inclusive está lá no CHETA devidamente, aqueles manuais de operação e manual de manutenção. Aquela tabela é vista na hora da partida do vôo. Portanto, no momento em que o piloto, antes de acionar os seus motores, ele faz os



estudos em cima de uma tabela, essa tabela indicava o peso máximo que ele podia descer naquele dia e indicava exatamente quais eram as condições e o tamanho da pista que ele tinha para pouso. Então, volto a insistir com os Srs. Parlamentares: eu não vou responder sobre a investigação. Não me compete. É uma competência do Comando da Aeronáutica, através do CENIPA. E é de bom alvitre, é correto, que a gente aguarde uma investigação. Agora, sobre as responsabilidades do órgão regulador, sobre se o órgão regulador tergiversou sobre os limites da operacionalidade dessa aeronave, estou dizendo aos senhores que não. Tanto que o A-320 opera há anos em Congonhas. Aliás naquela dia, inclusive, dessa tragédia, operou o A-320 e esse próprio avião havia descido algumas horas antes no aeroporto de Congonhas, com chuva. Somente isso que eu gostaria de deixar claro.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A Resolução nº 15, de 2007, do CONAC, que visa regulamentar a prestação adequada dos serviços de transportes aéreos, deu um prazo de 30 dias para regulamentar, entre outras questões ... Eu vou repetir alguns dados. A Resolução nº 15, de 2007, então do CONAC, entre outras questões, deu um prazo de 30 dias para regulamentar a capacidade de cada aeroporto do País, em conjunto com as demais autoridades competentes. Também determinou que houvesse a regulamentação dos procedimentos de concessão e autorização para as empresas aéreas, tendo como base as normas de prestação de serviço adequado e a capacidade de cada aeroporto, e também a regulamentação dos procedimentos para revogação da concessão de empresas aéreas.

Pergunta que faço a V.Sa.: a ANAC terá condições, em 30 dias, de atender ao que essa resolução visa?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Pois não, Deputado. Sobre a capacidade de cada aeroporto brasileiro, eu já entreguei, inclusive aqui nesta CPI. Está faltando a capacidade da infra-estrutura aeronáutica somente. Isso, portanto, não precisa mais de prazo. *“O regulamento de procedimento administrativo de concessão e transição para exploração, com base nas normas de prestação de serviço adequado, considerando exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto (...)”* Isso é uma repetição da resolução do CONAC, de 2003. E é exatamente dessa forma que a ANAC vem procedendo. Isso tudo são recomendações. Está recomendando, não está decidindo. *“(...) Regule o procedimento para revogação da*



concessão de empresa prestadora de serviço.” Está recomendando que nós regulamentemos o procedimento. E a ANAC que tem que regulamentar esse procedimento em que situações se pode fazer o cancelamento de uma concessão e revogar a Resolução nº 2, que é exatamente aquela que falava desses temas que estavam aqui na nº 15. A nº 15, então, na verdade, é uma atualização da nº 2 naquilo que não tinha sido ainda realizado por aquela resolução de 2003, que uma parte já tinha sido realizada.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A Resolução nº 9, de 2007, do CONAC, recomendou que a ANAC apresente em 180 dias um modelo para tarifas aeroportuárias. Eu queria perguntar 2 questões objetivamente. Existe alguma disfunção que precisa ser mitigada com uma nova proposta?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Na nossa opinião sim. Na nossa opinião, a regulação de tarifas no Brasil, primeiro, é um emaranhado de leis. Eu acho que eu falei até nesta Casa, eu acho que foi o Deputado Gabeira que me perguntava, eu vim tantas vezes ao Congresso que às vezes eu confundo onde eu falei, mas eu sei que eu falei aqui, acho que foi numa daquelas Comissões Especiais. Existem, no mínimo, entre leis, portarias e normas, existem 9 que regulam as tarifas aeroportuárias. É uma tabela que, depois de bater a cabeça, a gente conseguiu montar ela de forma pouco mais didática. Então, realmente, me parece que nós temos que racionalizá-la sim, inclusive o orçamento da ANAC. Não tem por que o orçamento da ANAC, que regula e fiscaliza um setor, e no Ministério da Fazenda ser remunerado. Não tem lógica. Claro que esta Casa, quando vota a lei orçamentária, tem que dizer: “*Vocês, Agência Nacional da Aviação Civil, seu limite orçamentário é tanto*”. Nos dêem um limite orçamentário, mas deixem nós fazermos a nossa operação de fiscalização pela necessidade dessa operação, porque senão você entra numa espécie de regra comum na Esplanada. A regra comum na Esplanada é contingenciamento, liberação mensal de recursos. Em geral, a Esplanada funciona com esse tipo de linha há muitos anos, não é deste ou daquele governo. Aliás, os Estados trabalham muito assim, os municípios também, porque é uma forma mais tranqüila para as Fazendas Públicas administrarem seus recursos. Ora, para um órgão de fiscalização, ele é absolutamente sazonal a essas necessidades. Então, nós, por exemplo, pretendemos, eu acho que essa resolução do CONAC foi muito



positiva, nós concordamos integralmente, porque ela nos dá possibilidade de fazermos agora um novo arranjo para a questão das tarifas com valores necessários, inclusive as tarifas da infra-estrutura aeronáutica, o TAN, o TAT, as tarifas de navegação aérea. Ou seja, o que o Brasil necessita mesmo para a manutenção e para ampliação dos seus sistemas. Então, eu acho que essa foi uma decisão muito correta do CONAC.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Comenta-se também, no que diz respeito a tarifas, que a recente decisão do CONAC poderia implicar aumento das tarifas.

Eu pergunto a V.Exa.: já há algum estudo que possa permitir que qualquer autoridade faça uma afirmação dessa natureza, que as tarifas vão aumentar?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não, Deputado, não há. São ilações. Pode até um economista mais gabaritado dizer: "*Vai subir os preços*". Mas não pode. Primeiro, pelo seguinte: que vai haver uma mudança grande na malha na Terminal São Paulo não há dúvida, porque se toda essa malha tem um vínculo, o chamado *hub* em Congonhas, e agora está proibido que o *hub* de Congonhas opere, estão proibidos vôos de conexões e distribuição a partir de Congonhas. E mais: só pode se fazer vôos, ponto a ponto, até 2 horas de duração, portanto, estamos fazendo num raio que vai até Salvador, e ponta a ponta, sem conexão e sem capacidade distributiva, é evidente que, primeiro, nós temos que aguardar as empresas reordenarem toda a sua malha. Para isso, elas vão precisar saber quais são os seus espaços em Guarulhos, em Viracopos, porque são os Terminais São Paulo hoje disponíveis. Talvez algum vôo, outro em Ribeirão ou talvez em São José dos Campos, possa se ter algum tipo, mas não são volumes. Então, alguns vôos que possam... Os maiores volumes com certeza se darão em Guarulhos e em Viracopos, não há dúvida disso. Então, depois dessa reestruturação, as empresas vão tentar operar os 33 *slots*/hora a partir de Congonhas, em ponto a ponto, que aí pega Salvador, pega Brasília, pega Belo Horizonte, pega Porto Alegre, pega Curitiba, enfim, pega cidades aí de maior tráfego para São Paulo e mais a ponte aérea que já é um tráfego significativo. Se calcula que algo em torno de 60% desse tráfego atual faça esse raio de 120 minutos, 2 horas, portanto, algo em torno de 60%. Mas as empresas podem remanejar a área, a malha aérea e reocupar os seus *slots*, os 33 limitados. Com isso



é que nós vamos ver, é que vamos poder ter certeza se vai haver ou não remanejamento. Acho, Deputado Pepe, que como o CONAC, reunido no mês passado, que fez as reformulações da resolução de 2003, ele também determinou estudos especialmente na questão do combustível de aviação para tentar rever valores de combustível e também determinou ao Ministério da Fazenda estudos na questão de políticas tributárias, há possibilidades também de nós termos políticas outras que possam vir a reduzir preços de custos às empresas que nós possamos manter os preços no patamar que estão, que são os ideais para que nós não viemos trazer um prejuízo indireto ao usuário na questão preço. O ideal é que a gente tenha esse volume de passageiros e acesso a muito mais brasileiros ao meio avião.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A ANAC tem que fiscalizar as empresas quando da ocorrência de um acidente sobre assistência aos familiares das vítimas. Então, no caso concreto do trágico acidente com o Airbus da TAM, eu perguntaria a V.Sa. se, no que diz respeito ao Plano de Assistência às Vítimas de Acidentes Aéreos e de Apoio aos Familiares por parte da TAM e por parte da INFRAERO, V.Sa. pode afirmar se até o momento a TAM e a INFRAERO vêm cumprindo fielmente os procedimentos previstos nessas normas da Aviação Civil Internacional?

O SR. MILTON ZUANAZZI - A última posição que eu tenho dos nossos assessores que se encontram junto a esses locais onde a TAM providenciou para informações aos familiares das vítimas é de que ela vem cumprindo essas obrigações. Se porventura a empresa não cumprir essas obrigações que estão escritas numa IAC, numa portaria e numa IAC, de número 200.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Duzentos e um.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Instrução de Aviação Civil de nº 200, está lá escrito todas as obrigações das empresas com familiares, tudo está escrito. Nossa obrigação é exatamente fiscalizar se a empresa está fazendo isso.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não, a pergunta que faço é isso: a TAM está cumprindo as determinações da IAC 200-1001?

O SR. MILTON ZUANAZZI - A posição que eu tenho de ontem à tarde da nossa assessoria que se encontra nesses locais é que sim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E a INFRAERO?



O SR. MILTON ZUANAZZI - Se porventura não vier cumprindo, é importante que os familiares se comuniquem com esses assessores da ANAC que se encontram junto a eles.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A INFRAERO vem cumprindo?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Também a nossa informação é de que sim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Eu queria saber de V.Sa., se for possível informar, se a TAM cumpriu de maneira adequada as normas em relação, por exemplo, à forma de notificação dos familiares.

O SR. MILTON ZUANAZZI - A TAM demorou muito na notificação aos familiares. Foi notificado depois da meia-noite, o acidente tinha no final da tarde. Dentro dessas normas, inclusive dessa IAC e até dentro de alguns códigos brasileiros, ela tem a responsabilidade primária de avisar os seus familiares. Então, as empresas evidentemente elas cuidam muito para não prestar uma informação que depois não se confirma. Elas têm muito esse cuidado. Nós, da ANAC, nessa instrução, inclusive nós temos uma instrução que o usuário preenche atrás do seu bilhete aéreo o nome de um familiar, parente, com um telefone. Aquela instrução que o DAC, no passado, fez obrigatória, depois houve muita reclamação dos usuários, os próprios usuários, aí ela fez, hoje é opcional, é exatamente em caso de acidente para que se tenha a informação primeira, porque fica no bilhete de embarque. Então, por isso é que existe aquela exigência. Como aquilo não é preenchido, então, a empresa fica confirmando. As pessoas que pegam o vôo naquele local de partida, a empresa tem de pronto ali no *check-in*. Mas, às vezes, você encontra alguns passageiros em conexão, vindo inclusive de outras empresas aéreas. Então, comprar o bilhete, tem empresas que têm *code-chair*, então, você comprou um bilhete lá, nesse caso, no interior do Rio Grande do Sul, num *code-chair* e embarcou naquele vôo. Então, a empresa precisa checar tudo isso. De qualquer forma, o nosso entendimento, a nossa pressão na noite sobre a TAM foi de que ela agilizasse aquele procedimento. Mas, enfim, foi prestada aquela informação da forma que eles se sentiram...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Foi dentro do prazo adequado?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Pois não.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Essas informações foram, cumpriram a norma 200 da IAC?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Cumpriram. Depois que eles divulgaram, depois da demora, cumpriram.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A INFRAERO cumpriu de maneira adequada as normas também em relação, por exemplo, à disponibilização do Centro de Recepção aos Familiares nos Aeroportos de Congonhas e Salgado Filho?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Nós tivemos problemas nos primeiros momentos depois da tragédia. Teve problemas em São Paulo, o problema ainda foi maior porque a tragédia se deu no próprio equipamento. Mas, à medida também que conseguiu-se um pouco de estabilidade na consequência daquilo, ela passou a cumprir integralmente aquilo que estava disposto nessa nossa IAC.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Então, a posição da ANAC é de que tanto a TAM quanto a INFRAERO cumpriram adequadamente o previsto na IAC 200?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Quando V.Exa. me pergunta dessa forma, parece que eles não cometeram nenhum erro, cumpriram adequadamente, fizeram tudo certinho. Eu volto a dizer, houve problemas no início daquele cumprimento e que depois retomou-se. Eu posso dizer que hoje eles estão cumprindo isso adequadamente.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Esses problemas que ocorreram no início ensejaram ou ensejarão, por parte da ANAC, qualquer medida administrativa de responsabilização?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Se as nossas equipes entenderem que as concessionárias não fizeram aquilo e poderiam ter feito, com certeza gerará auto de infração.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Tendo em vista toda essa dificuldade que está havendo na identificação dos corpos, enfim, devido à característica desse acidente, a ANAC instituiu alguma operação especial ou de apoio suplementar às famílias das vítimas, além daquelas obrigatórias por parte da TAM ou das autoridades aeroportuárias? Houve alguma exigência suplementar?



O SR. MILTON ZUANAZZI - O nosso papel aí é fiscalizatório. Então, quem tem as responsabilidades primariamente é a empresa aérea, tem a responsabilidade disso. Evidentemente assuntos que envolvem Instituto Médico Legal saem de nossa absoluta alçada. Nós não temos como nos manifestar positivamente ou propositivamente nesse sentido.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A ANAC já tomou ou tomará alguma providência no que diz respeito à agilização dos processos de indenização aos familiares das vítimas por parte da TAM?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Naquilo que nos compete como fiscalizadores, sim. Então, é muito importante que nós não somos um órgão que executemos nenhuma ação judicial nem nada. Nós fiscalizamos, a empresa cumpre aquilo que está previsto lá no CBAR, que tem previsões lá de toda a questão indenizatória, e também nessa IAC de número 200.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Sobre as condições operacionais da aeronave da TAM, a aeronave de prefixo MBK, aeronave que se envolveu nesse trágico acidente, tem sido claro aqui na CPI e debatido na imprensa que as principais companhias aéreas brasileiras, entre essas a TAM, admitem que suas aeronaves estão voando, podemos dizer assim, no limite, em média até 16 horas por dia. Não é necessário ser nenhum especialista para chegar um pouco à conclusão de que a manutenção dessas aeronaves possa eventualmente vivenciar situações em que isso exija um controle mais severo, já que estão voando tanto, está sendo usado em tanta plenitude, não é, o número de horas de voo de cada aeronave diariamente, que isso poderia exigir, então, controles mais severos em relação à manutenção das aeronaves.

E entre as atribuições da ANAC, dada pela Lei 11.182, está justamente a de fiscalizar as aeronaves civis, mais especificamente no art. 7º, inciso XVI, está a de fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança do voo. V.Sa. poderia nos descrever como é que é realizada essa fiscalização por parte da ANAC quanto às aeronaves especificamente no caso da TAM?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Com certeza, Deputado.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E mais especificamente o que a ANAC pode nos informar quanto ao prontuário ou sobre o histórico do Airbus de prefixo MBK que realizou o voo 3054. E ainda — se depois tiver que repetir, eu repito: procede a informação, noticiada pela imprensa, de que essa aeronave foi fabricada em 1998, que foi homologada em janeiro desse ano pela ANAC e que ela possuiria um histórico de uma série de problemas técnicos? Isso é procedente?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Eu vou pedir que... A partir do ponto 9.3, por favor. Deputado, a sua pergunta é muito importante, dentro dos limites que eu vou procurar me manter, de não entrar em aspectos da investigação, que isso compete ao CENIPA e à comissão de investigação que está trabalhando.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Eu sei que é difícil abordar tantos aspectos. Se V.Sa. pudesse concentrar o mais rapidamente possível.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Quanto à questão de voar no limite de horas, isso não tem relação com a segurança. Tem relação com a operação, com a boa prestação do serviço. E, do ponto de vista da segurança, o que tira uma aeronave em voo é o número de horas. Se ela está voando 1 hora por dia ou está voando 15 horas por dia, se ela tem que ser retirada para manutenção preventiva em 100 horas, em menos dias ela será retirada para manutenção preventiva. Outros aspectos importantes, você tem manutenções cotidianas, há itens de manutenção feitos por voo. A cada hora que um avião desce, antes de partir, tem um índice de manutenção. Está lá no Certificado de Homologação, no famoso CHETA, está lá escrito o que tem que ser feito pelo piloto, pelo co-piloto, pelos mecânicos da empresa. Então, ela faz todo um *check*. A ANAC fiscaliza o quê? Se a empresa faz esses *checks*. A empresa tem responsabilidade primária em nos mandar. Então, nós evidentemente fazemos também fiscalizações por amostragem, em rodízio, de forma rotativa, inclusive fiscalizações que muitas vezes o nosso INSPAC, com aquela carteirinha que eu falava antes, entra no voo. E, ao entrar no voo, ele senta na cabine e pega todo o prontuário, todo o relatório, verifica capacidade, peso, verifica se o piloto, se o comandante seguiu à risca aquele manual operacional. Enfim, isso é a nossa fiscalização. Então, ela é feita. Quanto a essa aeronave, ela é uma aeronave que passou por um *check C* — *check* vai A, B, C, D. O *check C* é um dos *checks* mais intensos que se faz no equipamento. Ela passou em dezembro do ano



passado, antes de ser importada pela TAM. Passa por um *check C* completo, é importada...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Onde foi realizado esse *check C*? V.Sa. tem informação?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Em dezembro de...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Em dezembro. Mas onde?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Eu não sei onde foi realizado.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não foi no Brasil, pela informação que temos.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Provavelmente seja lá fora. Quem faz *check* faz junto com manuais internacionalmente regulamentados.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas a ANAC tem essa informação de onde foi feito?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Qualquer autoridade só pode fazer um *check* de acordo com os manuais.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, o assessor dele eu acho que quer passar uma informação para o senhor, e não consegue, para dizer onde foi feito o *check*.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. pode se utilizar de informação de assessoria. V.Exa. não pode é terceirizar a resposta, mas, se precisar ter acesso a algum dado ou alguma coisa...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, o assessor aqui à sua esquerda, Presidente.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Coronel Tarcísio. Não, é o nosso superintendente é que tem que informar. O Coronel Tarcísio é o nosso Superintendente de Segurança Operacional.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu vou complementar a pergunta do Relator aqui. A informação que nos foi dada ontem pela TAM foi de que as aeronaves, quando são recepcionadas pelas companhias aéreas, o são pela ANAC, com a fiscalização da ANAC. A ANAC recepcionou essa aeronave quando ela veio para o Brasil, de que forma foi, que tipo de documento dessa recepção existe pela ANAC?



O SR. MILTON ZUANAZZI - Pois não, foi recepcionada. O Coronel Tarcísio pode sentar naquela tribuna ali, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Ele pode sentar ao seu lado e lhe dar qualquer auxílio. Ele só não pode é responder em seu lugar. A responsabilidade da resposta é de V.Sa.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Eu gostaria. Então, eu peço ao Coronel Tarcísio para...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, ele não pode.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Ah, eu peço ao Presidente. Presidente, então, eu pediria ao nosso Superintendente de Segurança Operacional para responder.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Perdão. Infelizmente não é possível. Ele pode passar para V.Sa. as informações. Quem está com o depoimento tomado a termo é V.Sa. Ele não está convocado e não está tomado a termo aqui.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Eu tenho as informações, o Coronel Tarcísio me corrigirá à medida...

(O assessor fala ao depoente.)

O SR. MILTON ZUANAZZI - Foi em Xangai feito o *check C*.

(O assessor fala ao depoente.)

O SR. MILTON ZUANAZZI - Oficina certificada pela agência americana FAA.

(O assessor fala ao depoente.)

O SR. MILTON ZUANAZZI - Há uma vistoria técnica inicial onde se passam todos os procedimentos verificados nesse *check C*.

(O assessor fala ao depoente.)

O SR. MILTON ZUANAZZI - Sendo aceito esse *check*, emitimos um laudo dizendo que ela pode ser importada.

(O assessor fala ao depoente.)

O SR. MILTON ZUANAZZI - A aceitação atende a todos os requisitos brasileiros...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas esses dados de *check C* que foram efetuados... Permite-me, Relator, só para complementar?

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Pois não, fique à vontade.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eles foram feitos no Brasil pela ANAC, ou a ANAC aceitou os que vieram de fora? É isso?

O SR. MILTON ZUANAZZI - A ANAC aceita. Foi feito em Xangai por uma empresa regulamentada pelo FAA, que é a agência americana, cuja certificação é aceita por nós. Assim como o FAA aceita a certificação do Brasil. Portanto, só para efeito de entendimento, digamos que tivesse ocorrido — é tão difícil falar essas coisas — qualquer problema com equipamento brasileiro certificado por nós, nós autoridades brasileiras que somos responsáveis para responder perante as autoridades onde ocorrer qualquer tipo de acidente ou incidente sobre uma aeronave certificada. E as empresas e as oficinas de manutenção também têm que ser certificadas por nós. E os técnicos que assinam isso também têm que ser certificados pelas autoridades certificadoras.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Creio que a pergunta quanto à certificação... está esclarecida a nossa dúvida. A pergunta que faço agora é a seguinte: é verdadeira essa afirmação que vem sendo feita de que essa aeronave tinha um histórico de problemas no seu prontuário?

(O assessor fala ao depoente.)

O SR. MILTON ZUANAZZI - Como toda aeronave — responde o nosso superintendente —, no seu ciclo de vida, tem um conjunto especialmente de *no go*, de manutenções não programadas. Mas não tinha nenhuma anormalidade dentro do que um equipamento Airbus A320 apresenta na sua vida útil.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Presidente, o senhor não sabia disso? Foi preciso perguntar ao coronel? O senhor é Presidente da ANAC, o desastre tem 1 semana. O senhor não sabia desses dados ainda?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Sabia. O superintendente tinha me dito que não havia esse problema. Eu resolvi perguntar porque essa assessoria acho que conforta mais ainda os Parlamentares, porque estou aqui diante de uma pessoa...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - A mim me inquieta. Se o senhor não sabe...

O SR. MILTON ZUANAZZI - O senhor me perdoa, Deputado, porque eu achava que lhe confortaria. São tantas as críticas que a Diretoria tem... restrições técnicas... que ter o assessoramento de uma pessoa como o Coronel Tarcísio, um



técnico que tem um currículo invejável, acho que é importante para essa CPI. Mas também posso dispensá-lo, sem qualquer problema, e respondo da minha... Não há problema nenhum de eu responder as questões.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A presença dele ou a ausência dele é uma decisão de V.Sa. Não nos cabe... Apenas estamos pedindo que V.Sa. responda, porque V.Sa. é o depoente. Não há aqui exigência da Comissão pela presença dele, nem exigência pela ausência.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, o senhor desculpe minha interrupção naquela hora. É porque achei que o assessor estava fazendo sinal para o Presidente para...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Foi bom, para que pudesse esclarecer o que ele tem condição ou não, a juízo dele, de utilizar de qualquer assessoria.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O objetivo desse depoimento à Comissão não é colocar nenhuma pessoa que está depondo em situação que fique incapaz de responder. Pelo contrário, a Comissão quer respostas. Então, para isso a gente facilita. Apenas existe a responsabilidade da resposta.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Aliás, é um procedimento usual.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Perfeito. Minha intervenção não foi no sentido também de... Minha intervenção é o seguinte. Depois de 1 semana do desastre, era absolutamente necessário que a ANAC, que o Presidente da ANAC soubesse que foi certificado em Xangai. Alguém deve ter perguntado: onde esse avião foi certificado? Xangai. É só isso que...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado Gabeira, permita-me. Não tem importância nenhuma onde foi certificado. A importância é quem certificou, e se essa empresa que certificou é certificada, e quem homologa a empresa certificadora. Então, essa é a resposta. Foi certificado por uma empresa que é certificada pelo FAA.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - No que diz respeito a essa aeronave especificamente, a própria TAM admitiu a existência de problemas técnicos, mais especificamente problemas hidráulicos nos reversores da turbina direita. Essa



aeronave teria, então, passado por uma manutenção desse problema. O termo não é “lacrado”, mas esse reversor deixa de ficar em funcionamento. A pergunta que faço: a ANAC já identificou se esses mecânicos — ou o mecânico — que realizaram os últimos trabalhos de manutenção dessa aeronave estão devidamente certificados pela ANAC?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Já verificou, e estão, pilotos, tripulação e mecânicos. Estavam fazendo todas as operações de manutenção nesse equipamento. Isso foi verificado.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Sobre a gestão de manutenção da frota da TAM, há algumas perguntas que seriam importantes para nós. A ANAC contabilizou em algum momento qualquer incremento no número de registros de problemas de manutenção nas aeronaves da TAM?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Nós, inclusive em função de no mês de dezembro termos tido *no go* em 6 aeronaves da TAM, e vocês recordam bem daquela situação, que criou um problema, nós fizemos uma auditagem completa entre janeiro e março na TAM, inclusive em todo o seu sistema de manutenção, e não foi encontrada na nossa auditagem que a empresa estivesse tergiversando ou ultrapassando as suas obrigações.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Após esse evento de dezembro do ano passado, a ANAC intensificou as inspeções que faz nos setores de manutenção da TAM?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Nós temos uma intensidade muito grande nas empresas regulares. É a nossa prioridade, porque são empresas que transportam passageiros. Isso não quer dizer que nós abandonemos a fiscalização na aviação geral. Nós temos feito, especialmente nas nossas gerências regionais. Mas a prioridade nossa é nas empresas prestadoras de serviços públicos regulares, onde os usuários se utilizam. Nós temos feito, dentro de toda a nossa capacidade operacional, essas fiscalizações nessas empresas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Há algum incremento, eventualmente, de multas ou sanções que a ANAC tenha aplicado à TAM por conta de problemas de manutenção ou, no caso, devido a atrasos e cancelamentos de vôos?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Sim, essa pergunta também é importante...



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Concretamente, se os problemas de manutenção levaram a atrasos ou cancelamentos de vôos e se houve incremento de multas ou sanções da ANAC à TAM pela ocorrência dessas questões.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Quando uma aeronave é retirada por um item *no go*, isso ocasiona atrasos. Por quê? Porque não estava prevista a manutenção. Agora, quando a manutenção é prevista, está prevista no próprio sistema de malhas. A aeronave vai voar tantas horas e vai ser retirada de vôo para a sua manutenção preventiva. Quando a empresa começa a ter itens *no go*... E o item *no go* é de todas as dimensões: desde um pequeno sinal de uma luz âmbar que se acenda até um problema mais grave. Então, o tempo de parada em solo para se corrigir um item *no go* são os mais variados possíveis: corrige-se um item *no go* em 15 minutos ou leva-se, às vezes, mais de 1 dia. Então, evidentemente, quando aeronaves começam a ter itens *no go*, muitas vezes a empresa tem que antecipar a sua manutenção preventiva. Aquelas 6 aeronaves que produziram aqueles itens *no go* da TAM no Natal produziram, ao contrário do que tem se falado — e muito —, um volume imenso de autos de infração por parte da ANAC. Eu trago os números aos senhores. Exatamente naquele final de ano. Pode ver a tabela da pág. 42, por favor? Está ali. Estão ali as principais empresas aéreas regulares, no período de 21 a 25 de dezembro. O senhor observe que 1.108 ISRs foram registrados pelos usuários da TAM, 96 da Gol, 13 da VARIG e 6 da BRA. E olha o nível de autos de infração que nós aplicamos: 492. De acordo com a lei. Então, tem-se dito aí que, durante o Natal, houve todo aquele problema e nós tergiversamos na nossa ação fiscalizatória sobre a TAM. Os números estão aí mostrando o contrário. Mostram que, na operação daquele feriado de Natal, 492 autos foram na TAM, 35 na Gol, nenhum na VARIG, 1 na BRA e zero nas demais. Então, estão aí os dados que nós estamos mostrando da nossa equipe de fiscalização, onde houve uma motivação de *no go*, mas também nós tivemos problemas, naquele Natal, com chuvas em Congonhas e alguns problemas também de tráfego aéreo.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Estou caminhando para o final aqui. A reunião do CONAC, que já mencionamos várias vezes durante esta audiência, durante esta sessão, determinou um prazo de 60 dias para que haja modificação



nas autorizações de vôos no aeroporto de Congonhas. A ANAC já tem um estudo para onde que serão colocados esses vôos? Como vai readequar essa malha?

O SR. MILTON ZUANAZZI - A obrigação legal de mexer na malha é da própria empresa. Está aí na lei. O que nós já operamos? Marcamos reuniões — inclusive temos uma primeira amanhã e outra sexta da semana que vem — no sentido de dar esses limites e pedir que elas tragam o remanejamento para nós preparamos as novas HOTRANS. Com certeza, isso vai ter que ter um novo remanejamento de horários de transportes a partir de Congonhas, Guarulhos e Viracopos — principalmente esses 3. Com certeza nós vamos, em 60 dias, fazer essa reformulação. Não tem por que não cumprir. As empresas são obrigadas a cumprir. É uma decisão do CONAC que a ANAC aceita integralmente e implantará integralmente.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Por fim, quanto às condições operacionais do aeroporto de Congonhas, quais as responsabilidades da ANAC na homologação dessa pista? V.Sa. acha que foi adequada a liberação da pista principal sem os *groovings*?

O SR. MILTON ZUANAZZI - A pergunta também é excelente, Deputado Pepe, porque nos ajuda a esclarecer um conjunto de coisas. A IAC de número quarenta e três zero dois, se não me falha a minha memória... Já vamos ver agora. *(Pausa.)* A Instrução de Aviação Civil... *(Pausa.)* Bom, o número eu posso corrigir, se eu errar. A IAC quatro três zero dois, se não me falha a memória, determina como o órgão regulador deve fazer a homologação dos equipamentos aeroportuários, principalmente de pistas. Em caso de pista nova, tem que ser homologada pela nossa área técnica específica, a Superintendência de Infra-Estrutura Aeroportuária. No caso de reforma em pista, de obras de manutenção, a responsabilidade é do operador aeroportuário. Ele deve, no final da manutenção feita, comunicar à agência quais são os indicadores de atrito que a pista possuía antes da obra e como ela se manteve — com os devidos testes, exames feitos nessa pista. O índice de atrito previsto pelas normas da OACI, que o Brasil segue, é que uma pista deve ter acima de zero cinco de percentual de atrito para não estar contaminada. Se ela estiver entre zero quarenta e dois e zero cinco, ela entra em processo de possibilidade de contaminação, especialmente por chuva, neve, outras intempéries. Acima de zero



cinco, ela começa a entrar naquele padrão que eu mostrava aos senhores de capacidade por aeronave, que passa a compor o cálculo, digamos assim, ou compor as tabelas das especificações entre o fabricante e entre a autoridade de aviação, aquilo que ela libera, o tipo de equipamento que ela libera para aquela pista. No caso de Congonhas, a INFRAERO requisitou a nós obras em ambas as pistas; nós fizemos audiências públicas, porque tínhamos que mexer nos movimentos do aeroporto; e ela entregou o laudo no dia 29 de junho, com a pista acima de zero sessenta e dois de índice de atrito, portanto, de acordo com a norma internacional e, portanto, de acordo com a nossa capacidade de exigência, enquanto fiscalização. Então, eu creio que tenha respondido: a responsabilidade é da INFRAERO, a INFRAERO cumpriu a sua responsabilidade fazendo a medição após a reforma e entregando à ANAC e mostrando que ela estava superior aos índices de atrito. Depois desse dia, 29 de junho, a INFRAERO fez várias medições — aliás, a INFRAERO, em geral, faz medições em pistas muito emborrachadas, como é o caso de Congonhas. Ontem, numa entrevista coletiva que fizemos, o Brigadeiro J. Carlos disse que é 1 vez por semana. Isso é um equipamento, MuMeter, que é um equipamento que joga água na pista, bota uma lâmina d'água acima de 1 milímetro e faz a medição do indicador de atrito. Inclusive, no dia do acidente, foi feita uma medição do indicador de atrito daquela pista principal, que se encontrava acima de zero sessenta e dois no índice de atrito. Portanto, o limite mínimo é de 0.5 nas normas internacionais. A própria NASA, FAA e EASA, européia, determinam esse valor de zero quarenta e dois para começar a contaminar a pista. Nós, no Brasil, e a OACI adotamos o zero cinco. Aquelas obras, por que eram necessárias em Congonhas? Eram necessárias porque ela tinha determinados trechos que estavam abaixo de zero cinco. Então, elas eram necessárias. Por que tínhamos aquele conjunto de NOTANs que fechávamos Congonhas durante o verão? Muitos dos transtornos que tivemos com os usuários, nesse verão, foi fechamento de Congonhas. Por quê? Porque chovia, media-se a lâmina d'água, fechava o aeroporto. Exatamente por essas normas. Acima de um determinado milímetro, você contamina a pista, ela deixou de ser segura. Portanto, mesmo com água, esse indicador de zero cinco... e ela não baixou, desde a sua reforma, de zero sessenta e dois, nesses vários pontos medidos pela INFRAERO. É claro que a INFRAERO



pode passar isso para vocês. Eu tenho algumas das medições aqui comigo, as datas e os horários que foram feitas essas medições, e posso passar à CPI. Mas, evidentemente, a INFRAERO pode passar isso mais completo.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Presidente, uma questão de ordem.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Eu teria mais perguntas a fazer, mas obviamente, justamente já pelo fato de eu estar inquirindo há bastante tempo, considerando que os demais membros da Comissão, com certeza, vão complementar as perguntas que eventualmente eu não tenha feito, e, se ao fim, alguma pergunta que eu julgo importante não for feita por algum colega, eu retomo o assunto. Então, eu me considero satisfeito por ora, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Muito boa a sua inquirição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O.k. Muito obrigado, Sr. Relator, Deputado Pepe Vargas.

Nós vamos dar continuidade, dar início. Primeiro, eu pergunto se algum Parlamentar não fez a inscrição ainda. Vou dar mais 15 minutos para encerrar as inscrições de quem não se inscreveu até o presente momento, para que a gente possa, já que haverá depoimento à tarde, ter uma hora término desse depoimento e condições de retomar os depoimentos à tarde.

Tendo em vista eu ser o autor do requerimento, e eu vou fazer as perguntas, regimentalmente eu não teria necessidade de passar a presidência, já que não é Relatoria nem discussão de matéria da qual eu sou Relator, mas, de qualquer forma, para que eu me sinta mais à vontade, vou pedir ao Deputado Pepe Vargas que assuma a presidência durante o meu tempo de 15 minutos, já que sou autor do requerimento.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, um esclarecimento, por favor. Havia um requerimento meu que foi aprovado na última sessão antes do recesso, também de reconvocação, mas, em respeito à ordem, se for essa a compreensão, eu mantenho a minha inscrição. Só peço que V.Exa. garanta meus 15 minutos como autor do requerimento de reconvocação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Pepe Vargas) - Acho que está adequada a questão.



O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Quando voltar à presidência, ele vai...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Pepe Vargas) - Só para esclarecer o que a Deputada Luciana Genro está levantando. O autor do requerimento desta sessão é o Deputado Eduardo Cunha. O Deputado Gustavo Fruet levanta a seguinte questão: antes do início do recesso, ele tinha feito um requerimento de reconvocação do Diretor-Presidente da ANAC, Sr. Milton Zuanazzi.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Foi específico por causa do acidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Pepe Vargas) - Ele postula, então, o direito de também ter direito a 15 minutos no momento da sua inscrição. Nós encaminharemos dessa forma.

Com a palavra o Deputado Eduardo Cunha.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Exa. está na presidência e decide.

Em primeiro lugar, agradeço ao Sr. Milton Zuanazzi a presença.

Sras. e Srs. Deputados, Sr. Presidente, em primeiro lugar, eu queria fazer um reparo. Eu não concordo com a observação feita aqui — acho que eu falo em nome de todos os Parlamentares —, quando V.Sa. fez comparações com nós Parlamentares a respeito da sua investidura e do seu mandato. Em primeiro lugar, eu não concordo quando V.Sa. fala que o senhor recebe inclusive queixa de alguns eleitores de Deputados. Nós fomos eleitos pelo povo, e o povo nos julga nas urnas no momento em que nós disputamos o nosso voto e que pleiteamos a nossa reeleição. Certamente os eleitores não satisfeitos com a *performance* dos Deputados que ajudaram a eleger podem não votar mais nele e fazem o seu *impeachment*, diferentemente do que prevê a legislação atualmente com relação ao cargo das agências, em relação ao qual não há qualquer possibilidade de os seus eleitores que o levaram ao mandato o retirarem da sua função. De modo que eu quero, em primeiro lugar, registrar a minha discordância dessa posição colocada por V.Sa. Gostaria de dizer que eu já falei publicamente que vou propor uma emenda na lei que está em discussão, das Agências Reguladoras, propondo a possibilidade... Não falo isso especificamente dizendo que eu estou pleiteando a demissão de V.Sa.



Não cabe a mim dizer isso, independente ou não. Acho que um Congresso que pode, por lei ordinária, criar agência, por maioria simples, criar o cargo da agência, e não ter a condição de poder substituir o dirigente da agência, efetivamente está se tirando o poder de um Congresso que inclusive pode, em circunstâncias especiais — e já fez isso —, afastar um Presidente da República. Então, por que não pode afastar um dirigente de uma agência?

Volto a dizer: não estou pedindo a sua demissão, não estou falando isso especificamente, considerando que é uma solicitação da sua demissão; é uma questão de princípio.

E eu estive consultando aqui a lei agora: houve um veto do Exmo. Sr. Presidente da República à Lei da ANAC, que estaria no §1º do art. 14. E eu já me informei: esse veto também não foi apreciado pelo Congresso Nacional, o que nos permitirá ainda fazer com que esse veto, sendo apreciado, possa restabelecer o que estava previsto na lei que saiu do Congresso, da possibilidade da substituição dos dirigentes.

Então, esse é o primeiro ponto que eu gostaria de ressaltar.

Segundo ponto: queria perguntar a V.Sa. se proibir a venda de passagens não é tapar o Sol com a peneira ou, como disse hoje uma comentarista na televisão, tirar o sofá da sala. *(Pausa.)*

O SR. MILTON ZUANAZZI - Perdão, Deputado, eu não entendi...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Se proibir a venda de passagens não é tapar o Sol com a peneira, o que, na prática, não resolve nada. Não é tirar o sofá da sala, como usou a expressão uma comentarista na televisão hoje pela manhã.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não. Porque, se você tem uma incapacidade das empresas aéreas de transportar os seus passageiros a partir de um aeroporto que não está operando em função do acidente com a pista principal e em função das chuvas em São Paulo, porque os pilotos estão alternando, o primeiro ato que nós temos de fazer é não permitir que se vendam os bilhetes, a fim de transportar aqueles que possuem bilhetes.

Julho é um mês de alta temporada no Brasil. Aliás, hoje é a temporada maior do Brasil, em termos da aviação comercial. Muitas pessoas possuem bilhetes em



mãos para viajar inclusive hoje. Se nós continuarmos permitindo que se vendam os bilhetes, significa que os vôos estão muito lotados, e não terá capacidade de endosso a outros equipamentos. Então, enquanto houver passageiros com bilhetes sem possibilidade de embarcar, a medida é correta. Não é a primeira vez em que a ANAC toma essa medida. Vocês devem recordar que nós tomamos essa medida em dezembro, naqueles episódios do Natal. Foi a forma com que nós demos fluidez para o fluxo. Isso pode durar inclusive 1 dia, 2 dias, mas ele é absolutamente necessário para tanto.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Ontem, nós estivemos, a CPI, numa visita ao Centro de Manutenção, visitando, numa diligência, o Centro de Manutenção da TAM. Num determinado momento, um Vice-Presidente da TAM veio debater com a gente a Resolução do CONAC da proibição de vôos de Congonhas. E ele até disse o seguinte: *“Precisamos ver qual é a forma como isso vai ser regulamentado. No nosso entender, estabelecer uma hora e meia de destino de Congonhas seria um tempo bastante adequado. Não pode ficar do jeito que está”*.

E a gente chega aqui hoje e se surpreende com V.Sa. declarando, ou já estava na imprensa, que está autorizando até 120 minutos, ou seja, 2 horas. Na prática, é mais do que a própria principal companhia que está operando lá achava que era ideal. E, num segundo momento, na prática significa não mudar nada, porque não há nenhum vôo partindo de Congonhas hoje e que não seja através de uma escala. Isso de dizer que, interrompendo a escala, tendo 2 horas de vôo, resolve o problema... porque, na prática, a pessoa despacha a mala do Rio de Janeiro, solta em São Paulo e vai continuar pegando vôo para Salvador. Então, na prática, continua o mesmo movimento.

O senhor acha que essa solução resolve ou não seria voltar a situação original de Congonhas, que era fazer apenas a ponte aérea Rio—São Paulo e os vôos de aviação regional? Isso, sim, daria mais segurança ao processo.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Desculpa, Deputado. Primeiro: é a determinação do CONAC. Nós simplesmente estamos seguindo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A determinação do CONAC foi de redução.

O SR. MILTON ZUANAZZI - É de até 2 horas...



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Sa. está regulamentando.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não. O CONAC fez mais uma restrição de até 2 horas, *ad referendum*. Segundo...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - *Ad referendum?* Como assim?

O SR. MILTON ZUANAZZI - *Ad referendum...*

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O CONAC fez...

O SR. MILTON ZUANAZZI - O Ministro da Defesa determinou mais restrições ainda.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O Ministro da Defesa? Ah! Então, houve uma nova norma do CONAC, *ad referendum* do CONAC...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Isso. Houve.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - ... de autoria do Ministro da Defesa...

O SR. MILTON ZUANAZZI - É.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - ... estipulando em 2 horas. É isso?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Com os demais Ministros concordando.

Segundo: sou obrigado a discordar de V.Exa. A primeira restrição...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor me permite? Quando foi essa última reunião *ad referendum*?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Foi anteontem, à noite.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Foi anteontem? Já foi publicada?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Hã?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Já foi publicada?

O SR. MILTON ZUANAZZI - *Ad referendum*. O Ministro da Defesa já nos comunicou.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sim, mas tem de ter publicação no *Diário Oficial*.

O SR. MILTON ZUANAZZI - É por isso... Não, mas é *ad referendum*. Ele tem esse poder.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não. Não estou discutindo se ele tem ou não o poder.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. Poder ele pode ter todos os que ele queira ou que ele ache que tem. Mas tem de comunicar.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não. Ele fez a comunicação, a ANAC cumpre. A ANAC é o órgão regulador.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Ele lhe telefonou, ele comunicou ou ele mandou um documento?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Esse é o órgão da diretriz política.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas ele lhe telefonou, ele comunicou, ou ele...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não. Eu fui à reunião. Tinha vários Ministros, e eles me comunicaram que a decisão era mais restrita ainda. E compete à ANAC fazer a restrição. O órgão político dá a sua restrição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Pepe Vargas) - Só para eu entender, então, essa decisão: além do que já foi decidido, quer dizer, mantém a restrição da Resolução do CONAC e, além dessa restrição, mais uma restrição, que é no máximo 2 horas?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Isto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Pepe Vargas) - Mas não revoga a decisão anterior?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Há uma outra restrição, que é, no máximo, 2 horas.

Perdão, Deputado, não é correta a sua análise. A primeira restrição já era bastante significativa: não vai poder não embarcar mala em São Paulo e descer em Manaus; ir no Rio de Janeiro e descer em Manaus. Ele é obrigado a descer em São Paulo, descer a mala, ir lá fazer um novo *check-in*...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Descer a mala nem sempre é obrigatório. A companhia pode despachar a mala, se eu tenho outro voo em seqüência.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não, em voo de... em proibição de conexão, eu não posso despachar a mala.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, haverá uma proibição de despacho de mala.



O SR. MILTON ZUANAZZI - Sim. Mas essa é a decisão do CONAC. Está proibida a conexão; está proibida a distribuição a partir do Aeroporto de Congonhas; e estão proibidos vôos com paradas em Congonhas.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sim. Mas, se eu tiver mala de mão, eu posso fazer.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Com a mala de mão o senhor pode fazer, mas o senhor vai descer, vai pegar outra aeronave. Isso o senhor pode fazer em qualquer aeroporto do mundo.

Mas o senhor me desculpe: isso será uma restrição, sim. Não há a menor dúvida disso, porque...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas é mais do que a companhia aérea pediu.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Eu não sei o que a companhia aérea pediu, Deputado, francamente. Para nós não pediram nada. Nós temos uma operação determinada pelo CONAC e assim vamos cumpri-la. E ela será cumprida à risca. Com certeza, haverá mudanças de operação.

Outra questão que o senhor colocou: por que isso não se manteve na vocação original? Porque não se construiu um aeroporto em São Paulo, Deputado. O senhor inclusive é de lá, o senhor sabe.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, eu não sou de lá, sou do Rio de Janeiro.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Ah! Perdão, então. Eu achei que o senhor era Deputado por São Paulo. Não se construiu um aeroporto em São Paulo. É por esse problema. Não tem alternativa. Agora, se você não tem uma alternativa e tem demanda — demanda não é um indicador econômico; demanda são pessoas —, transfere esse vôo para Belo Horizonte e para Rio de Janeiro. Se o usuário quiser ir para São Paulo, ele vai ter de ir para São Paulo, seja via Belo Horizonte ou via Rio de Janeiro. É impossível eu exigir que alguém queira ir para São Paulo e que ele pare no Rio. Se alguém quer ir para São Paulo, ele vai chegar em São Paulo. As restrições que se vão fazer a ele... Bom, podem-se fazer 10 restrições. Pode-se mandar ele a Manaus, para depois chegar em São Paulo. Mas ele vai ter de chegar em São Paulo, porque é para lá que ele quer ir. E, se ele quer sair de São Paulo, ele



tem de sair de São Paulo. Eu não posso pedir que ele pegue um ônibus, vá até o Rio e embarque no Galeão.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sim. Mas acontece que, por exemplo, nós temos vários casos de vôos internacionais em que o usuário, por exemplo, do Rio de Janeiro ou do Sul do País não quer ir a São Paulo e é obrigado a ir a São Paulo. É o contrário do que o senhor está dizendo.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Desculpa, Deputado, eu não tenho essa informação, eu não a confirmo. Não é verdadeira. Não existe, neste momento... Posso lhe falar depois da ANAC. Mas posso lhe garantir também. Até o nosso Superintendente de Relações Internacionais está aqui, o Brigadeiro Negri, que está há muitos anos na área de relações internacionais. Eu posso lhe garantir! Há muito tempo, especialmente agora, durante a ANAC... Saímos de uma reunião de consulta com a Espanha. Nós temos forçado ao máximo a distribuição em outros aeroportos brasileiros. Eu até desafio que tenha uma ata em que uma empresa queira ter voado para o Rio e não lhe foi permitido. Ao contrário: na ata agora que fizemos — e isso é antes do acidente, antes da decisão do CONAC; foi a 2 semanas atrás —, nós tivemos até uma restrição muito pesada com a Espanha, que praticamente queria exigir voar para Guarulhos, inclusive anunciando que poderia haver restrições às empresas brasileiras.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu quero tentar...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não se confirma isso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor desculpa eu interromper...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Quem inicia, Deputado, os vôos para o Nordeste é exatamente essa nova política internacional. Nós não tínhamos um vôo internacional. Brasília ganhou o primeiro vôo esta semana. Isso é política da ANAC.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor já respondeu. Eu não vou discutir, porque eu tenho um tempo limitado, eu não quero extrapolar o tempo, tenho outras perguntas para fazer. Depois, outro Parlamentar detalhará esse assunto.

O senhor disse que recebeu com 48 *slots* por hora e reduziu. Esses *slots* que o senhor recebeu eram do mesmo tipo de aviação que o senhor reduziu para 44 ou tinha mais aviação executiva, mais aviação regional?



O SR. MILTON ZUANAZZI - Tinha mais aviação comercial. Porque nós tínhamos horas em Congonhas... O senhor quer que eu lhe mostre a tabela? Não quero tomar o seu tempo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Nós tínhamos horários em Congonhas em que a aviação comercial voava 45 movimentos/hora, que eram os grandes horários de pico. Nós, primeiro, reduzimos para 38.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Tudo bem. Eu vou pedir para ser rápido porque...

O SR. MILTON ZUANAZZI - E reduzimos para 44 todo o sistema aeroportuário de Congonhas.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - ... para eu poder registrar o máximo de perguntas possível. Depois, outro Parlamentar detalhará.

Quem libera as rotas e os horários de partida é a ANAC?

O SR. MILTON ZUANAZZI - A ANAC.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Por que uma concentração de muitos vôos, todos no mesmo horário?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não. Não há concentração de muitos vôos, todos no mesmo horário. Todo o sistema da infra-estrutura tem picos. É a mesma coisa de o senhor perguntar por que às 7h da manhã e às 7h da noite tem mais gasto de energia elétrica. Porque é a hora em que as pessoas, ou tomam banham, acendem as luzes em casa. A infra-estrutura é que tem de limitar quais são os picos em que nós podemos operar. É isso com que nós estamos trabalhando. Volto a dizer: nós pegamos Congonhas com alguns horários acima do pico. Nós diminuimos para o pico. O pico máximo de Congonhas era 38 movimentos/hora da aviação regular. Foi a ANAC que diminuiu.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor falou sobre o passe livre dos funcionários. E tem sido um debate. Eu estou propondo uma emenda ao projeto das Agências Reguladoras, proibindo o passe livre de funcionários ou também de qualquer servidor de agência se utilizar, de forma gratuita, dos serviços de quem fiscaliza.



O senhor citou como amparo legal uma portaria — não é nem uma lei — de um órgão já extinto, que é o DAC. E, ao contrário do que o senhor falou, eu já fui testemunha de retornos, em fim de semana, de vôos que não eram de fiscalização — funcionários da ANAC. E, ao contrário do que o senhor disse, causa prejuízo ao usuário, sim, porque, se as empresas são obrigadas a disponibilizar assentos, mesmo que não seja no *overbooking* — há lista de espera, que pode ser atendida —, acabam participando da formação de preço. E o usuário, de uma maneira geral, acaba pagando o assento do passe livre da ANAC.

Então, a minha pergunta para o senhor é a seguinte... Além do mais, tem um outro detalhe: é melhor fiscalizar sem saber que é da ANAC? Porque eu nunca vi agente secreto de carteira. Então, eu pergunto: é cobrada a taxa de fiscalização das companhias aéreas? Elas pagam alguma coisa para que possam ser fiscalizadas?

Em segundo lugar, que controle a ANAC exerce sobre esses passes livres?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado, primeiro, há dispositivo legal, sim, Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor citou uma portaria de um órgão que está extinto.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Pois é. Mas eu vou lhe citar o dispositivo legal agora. O art. 47 da Lei nº 11.182 diz: "*Art. 47. Na aplicação desta Lei, serão observadas as seguintes disposições: I - os regulamentos, normas e demais regras em vigor serão gradativamente substituídos por regulamentação a ser editada pela ANAC, sendo que as concessões, permissões e autorizações pertinentes a prestação de serviços aéreos e a exploração de áreas e instalações aeroportuárias continuarão regidas pelos atuais regulamentos, normas e regras enquanto não for editada nova regulamentação;*" Então, todas as regras foram herdadas por essa lei.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Isso é prestação de serviço aéreo e exploração de áreas. Não quer dizer parte administrativa, de funcionário de fiscalização.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Mas também continuarão...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Sa. está equivocado. A minha interpretação desse artigo da lei não é a que V.Sa. está dando. Então, essa portaria, no nosso entender, é extinta. Além do mais, portaria, no seu conceito, foi feita para



dar ordem a porteiro. Se for pegar a origem de “portaria”, era para isso. Se fosse para dar esse tipo de permissão, devia estar numa disposição legal. Essa disposição é ilegal, no nosso entendimento.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Perdão, Deputado. Há outros dispositivos na lei.

Eu, infelizmente, sou um engenheiro. Aliás, o nosso procurador está aqui e pode até colaborar melhor do que eu. Eu sou um engenheiro, não sou um jurista.

Mas há outros dispositivos na lei que determinam que todas as responsabilidades do DAC e dos demais órgãos incorporados pela ANAC são regradas e normatizadas por disposições já existentes.

O senhor me perdoa não ter esse conhecimento jurídico tão acabado, mas eu posso lhe garantir que, quando nós adotamos uma portaria, ela está amparada por esse dispositivo legal da 11.182.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Como o meu tempo acabou...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Quanto ao passe livre, Deputado, se essa for a disposição legal, eu vou lhe confessar que concordo com a sua posição.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Bom, o meu tempo acabou.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Evidentemente que a Agência precisa ter os meios disponíveis para fazer isso. Isso significa aumento de custo. Quanto ao ato de fiscalizar, todas as áreas de serviços constitucionais, principalmente na área de transportes, funcionam parecido, desde os transportes urbanos... os fiscais das Prefeituras trabalham com passes livres. Desde os ônibus interestaduais, portanto, fiscalizados aqui pelo DNIT. Enfim, há no sistema de fiscalização aqueles funcionários que são autorizados em ambientes de fiscalização. Então, há em todas as regras... E aqui estou na frente de um ex-Prefeito Municipal que sabe que tem regras municipais, estaduais e federais nessa mesma linha. Nós não somos contra que isso seja extinto, não. Pelo contrário.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Pepe Vargas) - Devolvo a presidência ao Deputado Eduardo Cunha, que se ateve aos seus 15 minutos. Portanto, agradecemos.

(Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Passa-se à ordem dos inscritos a partir deste momento.



A primeira inscrita é a Deputada Luciana Genro. V.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando às 11h48min.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada, Presidente.

Eu vou tentar seguir o ensinamento que o meu pai me deu, que é ser bem educada sempre. Mas eu confesso que... eu acho que a situação merece palavras muito duras.

Eu vou começar dizendo, Presidente Zuanazzi, que, na minha opinião, o senhor e a sua diretoria têm sido, ou incompetentes, ou omissos, e têm atuado prioritariamente em defesa dos interesses das empresas. Essa é a minha percepção da sua gestão e da sua diretoria.

E digo isso por vários motivos. Primeiro porque o senhor tem tentado, nos últimos dias, na imprensa, desvincular as responsabilidades da ANAC com o acidente da TAM. Mas, tanto a lei que criou a ANAC quanto a diretoria, a resolução do Regimento Interno da ANAC, são muito claros no sentido de mostrar as responsabilidades da ANAC na questão da infra-estrutura aeroportuária e da segurança.

Em relação à pista, em particular, muito embora tenhamos tido essa notícia do problema do reversor do avião, eu não tenho dúvida nenhuma de que a situação da pista, sem os *groovings* e molhada pela chuva, foi um elemento decisivo no acidente. É claro que um acidente não acontece por um único elemento. Mas eu tenho convicção de que foi um elemento decisivo, pelos depoimentos dos pilotos e dos controladores que até agora vieram à tona.

A ANAC, entretanto, muito embora o senhor tenha dito aqui que não se pode especular a respeito das razões do acidente, enviou um ofício à 8ª Vara Federal Cível de São Paulo, dizendo que há evidências de que foram problemas mecânicos, ou falha humana, ou ambos os fatores no acidente. E defendeu as condições da pista. E, em ofício assinado pelo Procurador do órgão, Sr. Paulo Roberto Gomes de Araújo, disse que não se pode imputar a causa do acidente a problemas de segurança na pista.

Então, eu tenho a nítida impressão de que a ANAC está buscando se isentar de uma responsabilidade que foi sua: de liberar aquela pista. Isso está na lei, porque a lei que criou a ANAC diz que é obrigação aprovar e fiscalizar a construção,



reforma e ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego; expedir normas; estabelecer padrões mínimos de segurança de vôo, de desempenho, de eficiências a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços, e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem os serviços que prestarem.

E diz ainda o Regimento Interno da ANAC que é sua obrigação propor a aprovação e fiscalizar a construção, a reforma, a modernização e a ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego, após prévia análise do Comando da Aeronáutica, que também foi responsável pela liberação daquela pista.

Já a D. Denise Abreu diz que a pista é da INFRAERO; a obra é da INFRAERO; quem libera a pista é a INFRAERO. Disse também, questionada sobre a inoperância da ANAC nos últimos tempos: *“enquanto a questão dos controladores aéreos não fosse resolvida, nós jamais conseguiríamos detectar os outros gargalos do sistema”*.

Depois que a Aeronáutica prendeu, transferiu e puniu os controladores, então a ANAC se sentiu à vontade para poder identificar os demais gargalos do sistema, quando, na verdade, a ANAC engoliu a versão do Comando da Aeronáutica, de que os controladores eram os sabotadores e que, portanto, os problemas do controle de tráfego aéreo estavam restritos à sabotagem dos controladores.

Depois que eles foram afastados, segundo a D. Denise, aí sim, *“quando a Aeronáutica tomou providências, não tínhamos mais o problema do controle gerando os atrasos. Mas eles permaneceram. Passamos, então, a adotar outras medidas”*.

É claro: eles permaneceram porque o problema não eram os controladores. E a ANAC não pôde perceber isso; não pôde perceber que o problema não eram os controladores nos atrasos e que havia gargalos no sistema, evidentes, que agora estão vindo à tona, porque, afinal de contas, não há mais como culpar os sabotadores, os controladores de tráfego aéreo.

Então, eu quero lhe dizer que eu fiquei até bastante satisfeita que o Presidente Lula tenha pedido à Polícia Federal que investigue as condições da pista, porque, se essa investigação ficasse a cargo da Aeronáutica, da INFRAERO ou da ANAC... Eu estava vendo, como vi naquele dia em que estive em São Paulo, naquela coletiva que foi dada pelos 3 setores, um grande conluio para se proteger,



tentando convencer todos de que o problema não era a pista, porque, afinal de contas, foram os 3 os responsáveis pela pista: a INFRAERO, que construiu; mas quem libera o uso da pista — não no dia, não na hora do acidente —, mas quem fiscaliza e diz que a pista está apta para ser liberada é a ANAC, junto com o Comando da Aeronáutica. Isso está na lei, isso está no Regimento Interno da ANAC.

Então, vocês liberaram aquela pista antes de ela estar concluída, antes de os *groovings* estarem concluídos, sem emitir sequer uma restrição para que ela não fosse usada em dias de chuva, sem os *groovings* estarem prontos. Então, se eu estiver certa e, de fato, o elemento da pista ter sido um dos fatores decisivos do acidente, como me parece que foi, a responsabilidade é de quem liberou essa pista, de quem construiu e de quem liberou.

E eu quero que o senhor responda aqui se a ANAC não teve responsabilidade na liberação daquela pista, antes que ela fosse construída, sem os *groovings* e sem colocar nenhuma restrição para que ela não fosse usada em dias de chuva, por ausência dos *groovings*.

Diz aqui também, na Lei da ANAC, que cabe a ela adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e o fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputada, faltam 2 minutos.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - E isso não foi feito. Vocês não cumpriram a sua obrigação de garantir a infra-estrutura aeroportuária do País.

O Sindicato dos Aeronautas já está há muito tempo denunciando os problemas e não recebe nenhum tipo de resposta da ANAC.

Por fim, eu quero lhe dizer também que digo que a ANAC está a serviço dos interesses da empresa porque percebi isso naquela audiência em que estivemos, lá na ANAC, com as intervenções, principalmente da Dra. Denise Abreu, e pela sua prontidão em vir à imprensa dizer que o preço da passagem vai subir, fazendo coro com o Presidente da INFRAERO. E quando nós temos a notícia de que a rentabilidade das empresas aéreas no Brasil é uma das maiores do mundo.

Então me diga se o senhor não está preocupado com os interesses das empresas.



E, por fim, eu quero lhe perguntar: tantos passes funcionais que foram utilizados para essas viagens, ao longo de 2006 — 14.701 passes funcionais... mas a imprensa dá conta — e eu lhe pergunto se é verdade — de que, neste mesmo ano, a ANAC gastou 10,5 milhões ou 15% do seu orçamento com diárias e passagens, justamente para fazer o trabalho da ANAC, segundo as declarações à imprensa da Dra. Denise Abreu também, se não me engano. Então, além dos passes, ainda foram gastos 10,5 milhões em passagens e diárias. Ou esse dinheiro foi apenas para diárias, já que as passagens estão incluídas nos passes funcionais?

Então, por fim...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputada, V.Exa. já encerrou o tempo.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Apenas mais um segundo, Presidente.

Eu quero aqui lhe dizer, Dr. Zuanazzi, que, na minha opinião, diante dessa tragédia na aviação civil brasileira, diante do caos dos aeroportos, o mínimo que o senhor podia fazer, além de não receber aquela medalha — que, lamentavelmente, eu sei que é responsabilidade da Aeronáutica lhe conceder —, o senhor e toda a sua diretoria deveriam pedir demissão, já que o Presidente Lula não tem, pela lei aprovada, a possibilidade de demiti-lo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dr. Zuanazzi, eu vou lhe conceder 2 minutos e vou...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A questão... V.Exa., depois, no curso... V.Sa. responde.

Em primeiro lugar, é o seguinte: eu vou ser rígido porque nós temos outro depoimento à tarde e tem várias inscrições. As inscrições estão encerradas a partir de agora. Eu vou ser obrigado a ser rígido no tempo. E o tempo inclui pergunta e resposta.

Não é que eu queira cercear o seu direito de resposta, mas, se cada Parlamentar utilizar os 10 minutos para fazer a sua exposição e eu tiver de lhe conceder 10 minutos, vários Parlamentares ficarão sem participar. Como tinha baixa inscrição — de repente chegou algum vôo; deve ter chegado atrasado de São Paulo,



e tinha baixa inscrição —, a gente poderia estar conduzindo de uma forma mais liberal. Infelizmente, a partir de agora, eu vou ser obrigado a ser rígido.

V.Sa. tem 2 minutos agora e, no curso do resto dos depoimentos, V.Sa. pode ir respondendo. E, ao fim, se V.Sa. entender, cessados todos, que tem algum ponto sem resposta, eu lhe concederei um tempo para responder, para que V.Sa. tenha direito à defesa de qualquer ponto.

O SR. MILTON ZUANAZZI - O regulamento da Medalha Santos Dumont diz que a Aeronáutica dá essa medalha a quem prestou serviços à Aeronáutica. Estavam junto comigo 208 pessoas, inclusive alguns Parlamentares desta Casa, inclusive alguns Parlamentares desta CPI. Eu perguntei ao Comandante se seria uma solenidade em cima de uma tragédia. Ele disse que seria uma solenidade de luto. E realmente ela foi: com 1 minuto de silêncio, com toque de silêncio; sem banda; sequer o hino foi tocado; e não foram feitos sequer discursos. Eu recebi uma homenagem da Aeronáutica por ter serviços prestados. Junto comigo estavam, por exemplo, todos os médicos legistas que fizeram aquele brilhante trabalho, quando houve o acidente que vitimou aqueles passageiros da Gol. Todos foram condecorados; estavam lá. Então, eu não senti que estivesse cometendo nenhum desrespeito. Se alguém interpretou dessa forma, eu só posso pedir desculpas, mais nada. Quanto às demais colocações da Deputada, e pelo limite do tempo, eu respondo: discordo de todas as colocações que ela fez aqui. E posso fazê-las uma por uma.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O próximo orador inscrito é o Deputado Vic Pires Franco.

V.Exa. dispõe de 10 minutos, começando às 12h01min.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, o recebimento de uma medalha pressupõe serviços prestados à Nação, não só à Aeronáutica. Eu gostaria que o senhor me dissesse quais foram os serviços que o senhor prestou como Presidente da ANAC.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Eu não posso lhe responder. Só o Comandante pode responder...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu gostaria que o senhor me dissesse.



O SR. MILTON ZUANAZZI - ... mas a Medalha Santos Dumont é uma distinção concedida a militares...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não vou entrar, eu não vou entrar nessa pequena discussão...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Sr. Presidente, é impossível eu responder. Ele me fez uma pergunta e eu estou respondendo; estou lendo. Este é o regulamento da medalha. É a lei!

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não quero saber o regulamento da medalha.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Mas o senhor me perguntou!

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu gostaria que o senhor me dissesse quais foram os serviços merecidos pelo senhor, que o senhor é merecedor, para receber uma medalha tão importante como esta.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Só o Comandante Saito pode lhe dizer.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não sabe sequer os serviços que o senhor prestou à aviação civil?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Os serviços... Não. Não é à aviação. Essa medalha é serviços prestados à Aeronáutica, tá? Tem um decreto de 1956 que a regulamenta.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Realmente este Governo está perdido, viu.

O SR. MILTON ZUANAZZI - E o Comandante...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não sabe nem quais foram os serviços que o senhor prestou na Presidência da ANAC...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Quem recebe uma honraria não deve falar sobre ela. Quem dá a honraria é que pode dizer: *"Eu dei essa honraria a alguém porque esse alguém foi merecedor, por isso, isso e isso"*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não quer chamar alguém da sua assessoria para saber?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não, não precisa de assessoria. O Comandante me fez essa distinção. Serviços prestados à Aeronáutica — é o que está escrito, caro Deputado.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu queria saber do senhor como é que o senhor se sente vendo o Brasil inteiro, literalmente — a Câmara quase que inteira —, pedindo o seu afastamento, sabendo que nós não podemos fazer nada, como o Presidente falou. Houve um veto do Presidente. Esse veto do Presidente, eu faço questão aqui, Presidente, de ler. Eu sei que o tempo... Ele vetou o seguinte artigo, o Presidente da República, o Presidente Lula: *“Sem prejuízo do que prevêem...”* O artigo falava sobre afastamento. Art. 14: *“Os diretores somente perderão o mandato em virtude de renúncia, de condenação judicial...”* O § 1º foi vetado. O § 1º dizia o seguinte: *“Sem prejuízo do que prevêem a lei penal e a lei de improbidade administrativa, será causa da perda do mandato a inobservância por Diretor dos deveres e proibições inerentes ao cargo, inclusive no que se refere ao cumprimento das políticas estabelecidas para a aviação civil pelos Poderes Executivo e Legislativo”*. Aqui o senhor poderia ser demitido. Aqui o senhor poderia ser afastado. E justamente por um veto do Presidente, nós não podemos afastá-lo. O senhor poderia renunciar, o que eu acho muito difícil, o que eu acho muito difícil. Eu não tenho nenhuma pergunta...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado, para nós não ficarmos no discurso...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não estou fazendo...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Se o senhor me apontar, dentro das determinações políticas e legais...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Lhe aponto. Posso...

O SR. MILTON ZUANAZZI - ...assuntos que a ANAC não cumpriu...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Posso lhe apontar já.

O SR. MILTON ZUANAZZI - ...aí a sua crítica passa a ser justa. Se não, ela é...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, eu vou lhe apontar. Se o senhor quiser anotar ou pedir para a sua assessoria...

Lei da ANAC: *“Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil...”* Não fez. *“Regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos (...) a segurança da aviação civil...”* — item X. Tudo isso no art. 8º. Não fez. Item XVI: *“fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de*



manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento...” Eu gostaria que o senhor não risse. O senhor não tem por que rir de um assunto tão sério como este. O Brasil inteiro o está vendo. A Nação o está vendo e está sofrendo com esse problema. E o senhor rindo.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado, o senhor me respeite.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, quem tem que respeitar é o senhor.

O SR. MILTON ZUANAZZI - O senhor me respeite, por favor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem que respeitar...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Um momento, um momento, por favor. Um momento, por favor. Vamos estabelecer a ordem.

O SR. MILTON ZUANAZZI - O senhor não vai pregar moral aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu estou, eu estou...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vou pregar respeito.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Me respeite.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Por favor, eu vou pedir que ambos se respeitem. V.Sa. também não tem o direito de interpelar o Parlamentar desse jeito e...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Presidente, eu não aceito que o senhor...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Vic, eu não falei nada ainda. Eu tirei a palavra de todos para estabelecer a ordem.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Vai tirar a palavra de um Deputado?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Calma, eu estou com a prioridade...

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - O que é isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O que é isso? Eu estou exercendo... Eu estou chamando o trabalho à ordem, no direito.

Deputado Vic Pires, vai ser descontada do tempo dele essa interrupção. V.Exa. pode continuar com a sua colocação. Eu pediria ao depoente que respondesse no momento que o Deputado terminasse a fala, que não interrompesse



o Deputado na sua exposição, já que ele está no seu legítimo direito. E V.Sa. tem um tempo para responder conforme lhe convier, dentro do devido respeito desta Casa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu apenas fiz uma observação porque olhei o Presidente da ANAC rindo. Num momento como este, de uma tragédia como essa, ele vir para cá, para esta Comissão, para rir, para achar graça, é uma falta de respeito. Eu não vou aceitar. E tenho certeza de que toda esta Comissão também não vai aceitar.

Vamos prosseguir. Item XXI: *“regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária...”* Não fez. Item XXIII: *“propor ao Presidente da República, por intermédio do Ministro de Estado da Defesa, a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à construção, manutenção e expansão da infra-estrutura...”* Não fez. Item XXVIII: *“aprovar e fiscalizar”* — aprovar e fiscalizar — *“a construção, reforma e ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego”*. Aí é o mais importante, Sr. Presidente. Não fez. Deixou abrirem aquela pista assassina, aquela pista... E se fez, fez errado, Deputada Luciana. Está muito certo. Não fez. Não fez, tanto é que o avião desceu. E todos os comandantes com os quais eu tenho conversado, Sr. Presidente da ANAC, dizem, são unânimes: *“Aquela pista é um verdadeiro sabão”*. Então, se o senhor não fez, é um problema seu e o senhor vai ter que pagar por isso. E os pilotos tomaram a decisão de não voar.

Vou para o item XXXIV: *“integrar o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes...”* O senhor já até respondeu para esta CPI, erradamente, reconhecido pelo senhor no seu último depoimento. E respondeu errado a sua assessoria. O senhor não fez também, porque disse que não integrava.

Item XXXV: *“reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis”*. Depois o senhor vai me explicar quais as sanções que o senhor fez sobre isso.

“Deliberar, na esfera técnica, quanto à interpretação das normas e recomendações internacionais relativas ao sistema de segurança de vôo...” Não fez.

Item XLVII: *“promover estudos sobre a logística do transporte aéreo...”* Não fez.



E por último... E aqui vai, e aqui vai. Isto aqui é a lei de criação da ANAC. E o senhor não fez nada para merecer essa medalha. O senhor deveria ter a vergonha, Presidente, de devolver essa Medalha Santos Dumont ao povo brasileiro. É o mínimo que o senhor poderia fazer, já que nós não podemos afastá-lo, já que nós não podemos demiti-lo. É o mínimo.

Agora eu faço uma pergunta ao senhor: na divisão de que o senhor falou ainda há pouco aí, qual é a sua função entre os diretores, na divisão das áreas do Brasil? Cada diretor cuida de uma área. O senhor cuida da área do Pará e Rio Grande do Sul, não é isso?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quantas vezes o senhor foi ao Pará, Presidente?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Duas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Duas vezes o senhor foi ao Pará. Quantas vezes o senhor vai ao Rio Grande do Sul? Hoje, saiu no jornal *O Globo* que o senhor toda sexta-feira está no Rio Grande do Sul, onde o senhor mora, está muito certo. E ao Pará, ao que me consta, o senhor poucas vezes foi, já que por aquela área o senhor é responsável. É verdade isso?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não, eu fui muitas vezes ao Rio Grande do Sul, muitas vezes fui a trabalho...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É lá que o senhor mora. O senhor tem que ir lá, o senhor tem que ir mesmo.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não, todas as vezes que eu fui ao Rio Grande do Sul — pode olhar minha agenda —, eu atendi demandas, inclusive de Parlamentares que se encontram nesta Comissão, tanto na capital quanto no interior. Nenhuma vez que eu vou ao Rio Grande do Sul — aliás, essa prática eu tenho desde o tempo do Ministério —, eu uso uma diária.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como são feitas essas reuniões da ANAC, Sr. Presidente?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Nenhuma vez que eu vou ao Rio Grande do Sul uso diárias.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como são feitas essas reuniões da ANAC entre as diretorias?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Posso responder às outras perguntas ou...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não fiz perguntas ao senhor. Eu apenas fiz afirmações. Depois o senhor...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Mas são afirmações injustas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu vou, eu vou... Mais tarde, eu vou lhe conceder um tempo para que V.Sa. possa falar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Depois o senhor fala o que o senhor quiser, tanto das suas perguntas quanto ao meu respeito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dentro do tempo do Parlamentar, ele tem direito de usar da forma como quiser.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem todo o direito depois de usar...

O SR. MILTON ZUANAZZI - São respostas para a opinião pública, fundamentais. Porque ele lê as competências da ANAC e diz "não fez". Se eu não responder à opinião pública, parece verdade.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor depois diz o que o senhor fez. O senhor vai ter todo o tempo do mundo para dizer o que o senhor fez, inclusive o que o senhor quiser falar a meu respeito.

O SR. MILTON ZUANAZZI - São 2 minutos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu fiz esta pergunta: como é feita essa reunião da ANAC com os diretores? Ela é sempre lá, na sede da empresa...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Eventualmente, no Rio de Janeiro; eventualmente, fora. Nós podemos fazer em qualquer lugar do Brasil. Normalmente, na sede, em Brasília.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não foi feito nunca de outra... em outro lugar, de outra forma?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Fizemos, inclusive, infelizmente, no dia do acidente, tinha uma reunião, foi feita em São Paulo, até porque no outro dia...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.



O SR. MILTON ZUANAZZI - ...em São Paulo, tinha uma audiência pública para tratar...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois é. Eu achei muito estranho aqui...

O SR. MILTON ZUANAZZI - ...de uma manutenção em, uma manutenção em...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu achei muito estranho aqui, Sr. Presidente, que, aos 30 dias do mês de março de 2007, o senhor fez uma reunião de urgência aqui pelo telefone. O senhor lembra essa reunião? Foi uma sexta...

O SR. MILTON ZUANAZZI - É possível fazer...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, agora o senhor também lembra que já foi feito por telefone, não é?

O SR. MILTON ZUANAZZI - É possível fazer, não é a prática. Nós fizemos reuniões...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como é que é feita essa reunião por telefone? O senhor poderia me dizer?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Nós fizemos reuniões todas as terças-feiras.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, essa foi sexta-feira. O senhor estava em Porto Alegre...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Um momento, Deputado, eu vou lhe responder.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu queria saber só como é que é feita essa reunião por conferência, por telefone.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Quando nós temos algum tema que tenha relevância e que precisa ser publicado, nós podemos fazê-lo, 5 diretores, por telefone, em cima geralmente de uma pauta específica. Para o senhor ver, essa reunião do dia 30 de março foi à publicação. E havia toda uma pressão da sociedade para que nós publicássemos o resultado da nossa auditoria, especialmente na companhia TAM.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Então, foi exatamente essa reunião que simplesmente autorizou publicar no nosso *site* o resultado da auditoria. Foi uma autorização de publicação.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor disse ainda há pouco, no seu depoimento, que conversou durante muito tempo comigo sobre passe livre. Eu acho que isso é irrelevante agora diante dessa comoção nacional, a história do passe livre. Mas o senhor me deu uma informação sobre a TAM. O senhor me disse que mandou abrir uma auditoria e essa auditoria... Isso faz 2 semanas que nós conversamos. Me permita ou me corrija. Duas ou 3 semanas. O senhor disse que essa auditoria não estava pronta, que o senhor não tinha como me passar o resultado dessa auditoria. O senhor me corrige?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não, Deputado, eu não estou entendendo V.Exa. Essa auditoria foi publicada no nosso *site* no dia 30 de março.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, o senhor falou para mim, pelo telefone. Eu lhe cobrei sobre o problema que houve em dezembro, no final, sobre aquele incidente e aquele problema da...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Ah, não, é diferente, Deputado! O senhor me perguntou sobre as multas decorrentes daquele episódio.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo, perguntei. Aí, o senhor me disse que foi feita uma auditoria.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Eu disse... A auditoria foi feita, completa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E eu lhe perguntei o resultado dela.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Por que que, por que que... Foi publicada nessa ata que o senhor tem em mãos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois, então, o senhor teve acesso...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Quanto à sua pergunta, que o senhor me fez 15 dias atrás, sobre as multas... Quantas multas? Nós dissemos que isso era um processamento, tinha todo um processo...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, isso o senhor já falou aqui, é verdade.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Isso eu já trouxe hoje aqui.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Isso é verdade. O senhor falou isso.



O SR. MILTON ZUANAZZI - Acabei de apresentar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É verdade. Mas o senhor falou para mim que essa auditoria o senhor não tinha em mãos. Foi claro em dizer isso, essa auditoria o senhor não tinha em mãos e não tinha o resultado dela ainda.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não, Deputado, nós publicamos nessa data...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, se o senhor publicou, isso é outra coisa. Se o senhor esqueceu de me dizer que já estava publicado, eu fui atrás e vi. Realmente aqui o senhor, nessa auditoria...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Perdão, Deputado, o senhor me fala coisas publicamente que...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É melhor que eu fale publicamente, o senhor não acha?

O SR. MILTON ZUANAZZI - ...ou eu não entendi ou o senhor quis me perguntar uma coisa e eu entendi outra, porque a auditoria, não podia lhe dizer outra resposta. Ela foi publicada, está aí, o senhor está com a ata em mãos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então, mas o senhor poderia ter dito nessa longa conversa de que o senhor falou, o senhor poderia ter dito isso que o senhor está me dizendo agora publicamente. Ela já está publicada, Deputado, procure lá.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Então, Deputado, eu não o entendi.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Talvez o senhor não tenha entendido. Então, eu vou lhe dizer que essa auditoria...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Quanto à auditoria, ela está publicada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É, a auditoria está aqui, diz o seguinte. *“Quanto ao objetivo primeiro, após a análise dos relatórios acima, foi constatado que a empresa passou”* — a empresa TAM — *“por um período difícil na área de manutenção”*. Vou ler mais um trecho: *“O outro problema que interfere diretamente na manutenção é o fato de a TAM realizar em média duas trocas de motor por semana na base principal de Congonhas. Essa base não possui área de teste, motor run up”*. O senhor pode me explicar isso, o que é isso?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Bom, basta ler a auditoria mostrando dificuldades que a empresa tem em operacionalizar o seu sistema para poder



atender à sua demanda de malha. É nesse sentido, está se dando aí. Uma auditoria é um trabalho longo, não pode ser pinçada. Estão-se colocando preliminares de dificuldades que a empresa enfrenta.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, isso eu sei, mas isso aí eu já...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado, é difícil, Presidente, eu responder dessa forma.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Bom, tudo bem, mas o senhor não está respondendo para mim o que é *run up*, o que...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Mas o senhor não me permite responder, é muito difícil.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, eu acho que o senhor não sabe responder absolutamente nada do que acontece na sua empresa.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Ah, me desculpe, Deputado!

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor trouxe 30 assessores, é só o senhor chamar, sente um do seu lado e comece já...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Me desculpe, Deputado...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, pelo amor de Deus, que a gente faz as perguntas...

O SR. MILTON ZUANAZZI - A auditoria está escrita aí.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas então o senhor leu a auditoria?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Claro, evidente, são mais de mil páginas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, o senhor pode completar para mim ao que ela chegou, qual foi a...

O SR. MILTON ZUANAZZI - São mais de mil páginas, Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, aqui não tem mil páginas.

O SR. MILTON ZUANAZZI - O senhor só tem o relatório final aí, Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois, então, o senhor poderia me dizer o que foi feito, que essa sua auditoria, o senhor sabe muito bem ao que ela chegou, aonde ela chegou, o que é que o senhor como Presidente fez.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Posso lhe responder?



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pode. Deve.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Houve um problema de prestação de serviço da empresa TAM no Natal. A primeira constatação é que 6 aeronaves entraram em item *no go*. E colaboraram com um problema que já estava ocorrendo em 17, 18 de dezembro em função de fechamentos sucessivos por problemas de chuva em Congonhas. No dia 21 de dezembro, 22 de dezembro a empresa não conseguiu mais coordenar a sua malha. Naquele momento, nós fizemos um ato parecido com o que fizemos ontem, proibimos a venda de bilhetes, entramos para dentro dos sistemas de reservas das empresas com os nossos técnicos e de malhas. Quando, no final da tarde daquele dia, observávamos que a empresa não conseguia transportar os seus usuários, em comum acordo na época com o Comandante da Aeronáutica, o Comandante Bueno, requisitamos a FAB, requisitamos as demais aeronaves comerciais que havia no País para transportar os usuários.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Em detrimento disso... E nomeamos uma força-tarefa, que no dia 26 de dezembro se instalou dentro da TAM, apresentou um relatório preliminar. Em cima do relatório preliminar da força-tarefa, nós entendemos que tinha que se fazer uma auditoria, portanto aprofundar a busca de problemas, para verificar se a empresa tinha problemas lá na ordem primária do acontecido ou se tinha acontecido uma infeliz coincidência de vários fatores. Esta auditoria ela termina em 30 de março, data dessa publicação, e apresenta um conjunto de questões, onde eu inclusive fiz novas diligências à equipe de auditorias.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É verdade.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Essas questões visavam responder somente: de quem foi o erro daquele transtorno? Foi da empresa? E no quê? Em que partes? Foi na manutenção, foi na prestação de serviço? Foi realmente um problema externo à empresa, foi o controle do tráfego aéreo, o que foi que errou? Então, essa auditoria visou a isso, ela tinha esse fim específico. Entendeu, Deputado?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois não.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Então, foi feita uma auditoria na área de manutenção da TAM e na área de comercialização e de administração da rede.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois não.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para encerrar, Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou encerrar, Sr. Presidente, apesar de que peço a minha reinscrição, porque...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não haverá tempo para reinscrição, já lhe adianto, e eu, depois da fala de V.Exa., vou mudar o procedimento para o restante.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem alguma coisa, eu gostaria que o senhor me falasse sobre o RBHA. É um, o senhor pode me dizer o que é um RBHA?

O SR. MILTON ZUANAZZI - O senhor está falando do registro das nossas regras de homologação?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É. Regras de homologação.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Nós temos, todas elas baseadas em anexos da OACI... A OACI tem um conjunto de anexos, desde...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois, então, tem aqui o RBHA 121-189, e aqui, muito claramente, diz o seguinte: *“Uma pista está contaminada quando 25% de sua superfície, dentro do comprimento e largura — lâmina d’água de mais de 3 milímetros”*. O senhor falou em 0,5...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Atrito. Índice de atrito.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Índice de atrito.

“A pista é considerada escorregadia molhada”. Aí vem aqui, que é o mais importante, nesse seu RBHA, diz: *“Orientações para os Tripulantes”* (da ANAC). *“Quando o aeroporto de decolagem estiver com a pista molhada a tripulação deve: - Certificar-se de que o avião esteja com todos os sistemas necessários operando, notadamente o reverso(...)”*. Quer dizer, o comandante não pode adivinhar onde ele vai descer se vai estar molhado ou não. O senhor tinha conhecimento de que esse avião estava com o reverso desligado?

O SR. MILTON ZUANAZZI - O comandante pode adivinhar sim, antes de partir vôo, ele não adivinha, ele recebe a informação, por parte do controle do tráfego aéreo, das condições meteorológicas da pista, isso é fundamental de tomar a decisão, inclusive do peso da aeronave, do equipamento que ele vai descer. Por isso que eles alternam. Quando, porventura, entrar uma mudança climática no meio



do caminho, ele faz essa alternância porque não considera seguro esse pouso. E outra coisa, Deputado: foi muito importante o senhor citar a RBHA 121, como todas as demais, porque ela responde, por exemplo, a todos os questionamentos da Deputada Luciana Genro.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Depois o senhor responde para a Deputada.

Porque depois diz assim: *“Após o toque confirmar a abertura dos ‘ground spoilers’ e usar o máximo o reverso assim que possível”*.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Em pista contaminada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Vic, eu já fui benevolente...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A última indagação. Eu queria dizer: o senhor liberou ou não o funcionamento dessa pista de Congonhas? Só isso o que eu gostaria de saber.

O SR. MILTON ZUANAZZI - O senhor acabou de ler *“em pista contaminada”*, que é considerado abaixo do índice de 0,5. A pista de Congonhas foi uma...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Só me responda, Presidente, só isto, por favor: o senhor liberou ou não... mas é importante para constar na...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Tudo bem, Deputado. Já entendi.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor liberou ou não o funcionamento da pista de Congonhas?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Calma! Ele vai responder.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim ou não? Presidente, só falta ele dizer “sim” ou “não”!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. pode deixar eu acabar, que aí V.Exa. pode saber o que eu vou fazer. V.Exa. já está me julgando.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, eu não estou lhe julgando. Longe de mim julgar alguém. Eu não estou lhe julgando.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. encerrou a sua participação.



Eu vou conceder ao Presidente da ANAC... eu vou estabelecer parâmetros que vão acontecer daqui para a frente. Em primeiro lugar, nós temos depoimento às 15h. Às 14h30min nós iremos encerrar esse depoimento, sendo que às 14h20min eu vou encerrar a ordem de inscrição e darei 10 minutos para o Presidente da ANAC fazer a exposição e responder a qualquer dúvida que possa ter pendente.

Vou conceder-lhe agora até 5 minutos para que ele possa responder não só a essa sua pergunta ou a outras que tenham ficado pendentes. Os próximos inscritos... nós vamos estabelecer uma norma, pela tensão que está tomando este depoimento e pela dificuldade que está se tendo de estabelecer o contraditório, as duas partes. Então, eu vou pedir aos Parlamentares que dividam o seu tempo, de 10 minutos em 5 minutos para a pergunta e 5 minutos para a resposta, para que possa ter oportunidade de responder e estabelecer o contraditório. Não quero fazer pré-julgamento nem da pergunta nem da resposta, mas também temos de assegurar o idêntico direito de defesa como o direito de questionamento.

Então, V.Exa. responda à pergunta do Deputado Vic Pires, e tem até 5 minutos para fazer o comentário que V.Exa. entender que não respondeu até agora. E sigo a inscrição.

O SR. MILTON ZUANAZZI - O que a INFRAERO nos requisitou foi fazer uma obra de manutenção nas pistas de Congonhas. Quando a obra é de manutenção, eu já citei aí a C4302, ela regra quais são as responsabilidades do administrador aeroportuário. A responsabilidade é inteira do administrador aeroportuário, que tem a única obrigação em relação ao órgão regulador de remeter os resultados da verificação do índice de atrito e se esses resultados estão de acordo com o padrão que nós adotamos, que é o Padrão OACI. A INFRAERO procedeu... remeteu à ANAC — estão aqui em minhas mãos os indicadores de atrito; este é do dia 29 de junho... esses indicadores de atrito mostram — e aí já responde a uma outra parte da sua pergunta, Deputado: se isso é feito em áreas; é feito em áreas — que no primeiro terço da área nós tínhamos 0,56 de atrito; no segundo terço, 0,56; no terceiro terço, 0,65; num total de 0,59 como índice de atrito. Nós somos regulados pela OACI, por normas da OACI, que dizem 0,5. *Grooving*. *Grooving* não significa aumento ou diminuição de atrito. *Grooving* pode até diminuir o atrito, porque o *grooving* são ranhuras para a pista, em caso de muita chuva, ter rapidez no



desaguamento, na diminuição da lâmina d'água. Então, não significa, por nenhuma norma internacional que nós adotamos no Brasil — não a ANAC; o DAC sempre adotou —, não significa indicador de atrito. O indicador de atrito que o Brasil adota é o mesmo da OACI, da NASA, do FAA, da IASA: 0,5. O que eu posso afirmar aos Srs. Parlamentares? Essa pista estava, no dia em que foi liberada, com mais que 0,5 — acabei de ler; e estou aqui também com o resultado do dia do acidente: 19 de julho. Esta pista foi verificada. Os indicadores de atrito no dia 19 de julho eram superiores inclusive ao dos dia 29 de junho. Indicadores de atrito. No dia 19 de julho, o dia do acidente, no primeiro terço ela tinha 0,64; no segundo terço, 0,64; no terceiro terço, 0,67. Total da pista: 0,65. Esse é o indicador de atrito daquela pista no dia 19 de julho. Perfeito? Então, de forma que isso a INFRAERO faz constantemente, praticamente uma vez por semana; remete à ANAC. Se a obra não fosse de manutenção, fosse uma nova pista em Congonhas, aí com certeza nós teríamos que ter homologado. Mas ela era uma obra de manutenção. Portanto, a IAC diz: *“Em obras de manutenção, a responsabilidade é do administrador, que comunica à ANAC os indicadores de atrito”*. E esses indicadores comunicados oficialmente pela INFRAERO eram superiores àqueles que se consideram os indicadores de segurança.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Permita-me: o senhor mandou alguém da ANAC fiscalizar essas informações da INFRAERO?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Como é que é, Deputado?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Essas informações que a INFRAERO lhe passou, para que o senhor pudesse...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado, aí V.Exa. vai me perdoar, mas aí a benevolência já terá extrapolado o limite do aceitável.

V.Sa. ainda tem mais 1 minuto para concluir qualquer resposta que V.Sa. queira dar.

O SR DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, ele deu um dado errado, parece-me, porque o acidente não foi no dia 19? Ele está se referindo ao dia 17?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Aí pode corrigir o seu...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Eu estou lendo aqui o do dia 19, 2 dias depois. Mas eu não vejo aqui se tem no dia 17 uma medição. Mas, 2 dias depois, as



condições de atrito da pista eram superiores ao dia em que ela foi liberada. Por quê? Porque a tal de maturação...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Era tudo o que a gente queria ouvir, Sr. Presidente. Se o senhor quiser parar agora, o senhor pode parar e ir para casa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Vic, por favor! Pode concluir...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É com chuva?

O SR. MILTON ZUANAZZI - O único erro que eu cometi é porque foi feita no dia uma verificação posterior ao acidente que eu não a possuo. Foi feito. E os indicadores, com certeza...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mais uma prova de sua incompetência.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputada Luciana, eu peço a V.Exa. que respeite o tempo do depoente.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Desculpa, Deputada, mas o que eu preciso mostrar aqui é se nós temos segurança ou não na utilização daquela pista. Eu não vou me ater a adjetivos. A pista, em todos os momentos em que foram medidos os seus indicadores de atrito... Isso, senhores, se os senhores não querem crer, o que eu posso fazer? Todos os momentos em que eles foram medidos, depois que ela foi aberta, são superiores aos das normas internacionais. É a afirmação que eu estou fazendo. É ela que eu quero que tenha valor.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Todos os pilotos diziam que a pista estava um "sabão", e vocês liberaram. (*Fora do microfone.*)

O SR. MILTON ZUANAZZI - Os pilotos não poderiam dizer que a pista estava um "sabão"...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, o senhor vai me cortar, mas eu vou ler aqui o art. 28 para o presidente. Eu sei que o senhor vai me cortar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. depois responde, em questão de ordem.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor vai me cortar, mas eu vou ler...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não me obrigue a cortar V.Exa.!

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou lhe obrigar!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Vamos tentar estabelecer um padrão de ordem...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - *“Aprovar e fiscalizar a construção”...*

(O microfone é desligado.)

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu gostaria que a gente mantivesse, que mantivesse o nível de respeito às regras em que esta CPI se manteve ao longo do tempo. Haverá oportunidade para que V.Exa., na frente, de outra forma, possa fazer.

V.Exa. excedeu o seu tempo em praticamente 10 minutos. Eu tive toda a benevolência para permitir que V.Exa...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - *(Fora do microfone)* com todo o respeito, que o senhor leia o item 28...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. pode passar para outro Parlamentar inscrito, que possa fazer isso a seu pedido.

O próximo orador inscrito é o Deputado Gustavo Fruet. V.Exa. disporá do tempo de autoria, conforme solicitado. Pedirei a V.Exa. que faça na metade do tempo as suas indagações e na outra metade do tempo para que o depoente possa responder com igual direito ao contraditório.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sr. Presidente da ANAC, Sr. Milton Zuanazzi, Sras e Srs. Parlamentares, objetivamente vou tratar de 4 pontos: um referente a planejamento; outro sobre fiscalização; outro sobre o relatório de gestão; e, ao final, quero anunciar um requerimento que, por dever de lealdade, quero fazer na frente de V.Sa.

Objetivamente, as perguntas têm a intenção de levantar informações que não constam ou de alguma maneira estão incompletas nas informações já enviadas pela



ANAC a esta CPI. Então, Presidente, com muita objetividade eu quero fazer as perguntas e, se possível, uma resposta também objetiva, em vez de acumular todas as perguntas.

A primeira delas, o primeiro bloco, com relação a planejamento. Pergunto qual o número total de pousos e decolagens, de 2000 até agora, nos aeroportos do País; da mesma forma, o número de passageiros transportados no período; e se houve acréscimo no total de carga transportada. E, nessa linha, por fim, o que representam os vôos fretados no Aeroporto de Congonhas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Sa. pode responder.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado, eu vou procurar, porque eu tenho aqui o meu depoimento anterior. Eu prestei essas informações, sim, sobre o número de pousos — em todos os aeródromos; está aqui nesta CPI — e o de passageiros. Mostrei que os números de pousos e decolagens são quase idênticos, e os números de passageiros cresceram significativamente. Mostrei também que isso não significou impacto no tráfego aéreo porque mudou a *performance* das aeronaves. As aeronaves se tornaram maiores em relação àquelas que operavam no ano 2000. Mostrei que temos 265 aeronaves operando hoje e nós tínhamos naquela época 300 aeronaves. Comerciais, de vôos comerciais. Mudou a *performance*. Segundo: quanto à carga, não sei lhe responder neste momento. Posso lhe passar depois, oficialmente, à CPI. Então, o que aconteceu na prática? Não aumentou o número de pousos e decolagens. Inclusive em Congonhas até tem uma pequena diminuição. Esse até eu tenho os dados, mas eu acho que o tempo não está permitindo. Segundo: aumentou o número de passageiros significativamente, em todos os aeroportos brasileiros.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - E no caso dos vôos fretados em Congonhas?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Os vôos fretados, eles já vinham desde aquele problema do final do ano... nós já tínhamos reduzido eles a somente fins de semana. E agora a decisão do CONAC manda retirar total. Mas eles eram, no máximo, 3% do movimento; no máximo; às vezes chegavam a menos de 1% do movimento daquele aeroporto.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Com relação ao Aeroporto de Congonhas, houve o desmoronamento. E se soube que a INFRAERO fez a pista nova sem o estudo sobre o lençol freático. Sabe-se também que há um contrato para estudo e eventual drenagem, mas que será realizado só depois que a pista já estiver pronta.

Esse desmoronamento do barranco está curiosamente ao lado da pista reformada. Essa pista foi executada sem que tenha sido elaborado um estudo sobre a necessidade de rebaixar o lençol freático. Se for necessário, o rebaixamento poderá destruir a pista recém-refeita.

Com base na Legislação 11.182, nas instruções, anexos da organização internacional, questionando inclusive o parecer da ANAC que foi enviado a esta CPI, de que a ANAC não tem competência para multar a INFRAERO, questionamos porque na sexta-feira entregamos ao Relator um estudo sobre a responsabilidade objetiva da União e da ANAC com relação ao serviço. E, quando falo em responsabilidade objetiva, não é para apontar culpados, não é para responsabilizar o Presidente e os Diretores. a pergunta é: a ANAC está acompanhando esse processo, inclusive a tomada de preços que será aberta no próximo dia 30, com relação ao lençol freático da pista de Congonhas?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado, eu tenho um parecer do nosso Procurador, que é um Procurador Público Federal, o Procurador-Geral da Agência, que diz que nós não podemos multar uma empresa pública. Esse é um parecer jurídico. Nós temos de seguir a nossa Procuradoria. Quanto à questão de lençóis freáticos, nós já requisitamos à INFRAERO que contrate equipe de peritos para fazer essa verificação. Essa pista está homologada há muitos anos; nunca apresentou esse tipo de problema. A probabilidade inicial é de que onde a aeronave passou derrubou um muro de proteção, e ali tenha ocasionado em função das forte chuvas. Mas nós já requisitamos à INFRAERO que busque laudo externo à empresa para fazer essa verificação técnica.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Só no caso do parecer — e até nós vamos propor ao Relator; por isso a responsabilidade objetiva —, não é só com relação à multa; é possibilidade de sanção da ANAC com relação a todos os operadores do setor. É esse o questionamento que fazemos ao parecer.



O SR. MILTON ZUANAZZI - Isso nós podemos. Não podemos é multar. A pergunta lá da outra vez foi “multar”.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Com relação à fiscalização de aeronaves, V.Sa. falou há pouco com relação à auditoria na TAM, neste ano. Conforme o relatório de auditorias enviado pela ANAC, foi realizada uma auditoria especial na TAM entre 7 e 9 de fevereiro. A equipe de auditores foi composta por Rodrigo e Nuno.

Eu pergunto: como é que se dá essa auditoria? Onde é feita essa auditoria?

Por exemplo: foi verificado o procedimento de utilização de aeronaves com reverso inativo? E de forma mais abrangente: como é que são feitas as auditorias da ANAC? Por amostragem? Qual é o pessoal técnico disponível na ANAC para esse fim? São funcionários de carreira, concursados ou terceirizados?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Bom, o pessoal técnico que nós temos é praticamente o que herdamos do antigo DAC, Deputado. O pessoal... ainda uma parte é militar; e outra parte tem contratações diversas, alguns inclusive por tempo limitado — aquelas famosas contratações que ocorreram a partir da auditoria da OACI, em 2001, que detectaram falta de pessoal. Então, o Comando da Aeronáutica, na época, iniciou tratativas de contratação de pessoal técnico para suprir as mais variadas necessidades de fiscalização. De forma que o que temos hoje na Agência é praticamente aquilo que nós herdamos. Agora nós acabamos de terminar um concurso público; estaremos dando posse nos próximos dias. Evidentemente, em algumas áreas específicas isso ainda levará um tempo, porque necessitarão de treinamento. Quanto à primeira parte da sua pergunta, era...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Da TAM.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Sobre auditoria. Essas auditorias nós podemos fazer tanto normalmente — elas são aleatórias e são feitas por um processo de rodízio — quanto podem ser feitas a pedido, seja da Superintendente, seja da Diretoria; em função de uma reclamação, de uma constatação; e se faz uma auditoria. Auditorias são feitas constantemente. Nós, evidentemente, damos sempre maior... prestamos maior serviços de fiscalização às empresas regulares do que às demais...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - No caso específico...



O SR. MILTON ZUANAZZI - ... porque elas transportam passageiros.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Nessa auditoria feita na TAM o que prevalece? A informação que o senhor apresenta, de janeiro a março/abril de 2007, ou essa informação de que a auditoria foi feita entre os dias 7 e 9 de fevereiro de 2007?

O SR. MILTON ZUANAZZI - A auditoria de janeiro visava aos problemas do Natal; ela focou por que ocorreram aqueles problemas na empresa. Essa outra auditoria, de fevereiro... são tantas auditorias que as nossas áreas... tanto as que a Superintendência Operacional faz nas empresas, quanto a que a infra-estrutura aeroportuária faz nos aeroportos. Aí são auditagens que estão lá no padrão de fiscalização que a Agência possui.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Quer dizer, posso supor então que essa resposta está incompleta, a que foi enviada à CPI?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Em que sentido, Deputado?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Ela aponta uma auditoria entre 7 e 9 de fevereiro, na TAM — auditoria especial. Só. E depois aponta uma outra análise, no dia 28 de março, na Base Itália.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Essa, essa...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - São as duas auditorias que...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Porque podemos estar misturando os temas. O senhor está falando da auditoria do final do ano?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Não. A CPI...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Ou o senhor está falando de auditorias normais que ocorrem nas empresas?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - A CPI pediu o relatório de auditorias da ANAC.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Em cima da TAM?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Não. Todas as empresas.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Todas as empresas. Nós remetemos quais são as auditorias que as nossas equipes técnicas fazem.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Pois é. Mas só constam duas. É isso que estou lhe perguntando.



O SR. MILTON ZUANAZZI - Este ano?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Dois mil e sete. V.Sa. falou em janeiro; não consta aqui.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não. Em janeiro é uma auditoria que visou ver os problemas de dezembro. Se o senhor quer, eu mando ela. Ela está no nosso *site*, mas não é problema.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Só estou perguntando porque não confere a informação com...

O SR. MILTON ZUANAZZI - É porque tenham sido pedidas as auditorias nas questões de manutenção das empresas. Então, são auditorias específicas que são feitas pela nossa área que trata dessa fiscalização.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Bom, com relação ao relatório de gestão, com base até na auditoria da Secretaria de Controle Interno do Ministério da Defesa, passo às perguntas. Até para se entender... e aqui, muito mais do que só se ficar na defensiva, até para ser uma oportunidade para entender se está havendo corte de recursos ou restrições de trabalho por parte da Agência.

O relatório mostra que parte dos gastos da ANAC não atenderam à imprevisibilidade da despesa para a abertura de crédito extraordinário. E, ainda assim, a ANAC não executou os recursos, isto é, a ANAC pediu recursos extraordinários e não os gastou.

Apesar de toda a crise no setor aéreo e das demandas setoriais, a ANAC terminou o ano com uma sobra de recursos superior a 4 milhões de reais, caracterizando situação inusitada face aos demais órgãos públicos.

Quais as razões para a não-utilização de todo o crédito orçamentário disponível e quais as razões para a solicitação de recurso extraordinário?

O SR. MILTON ZUANAZZI - O Sr. Deputado conhece mais do que eu a questão de execução orçamentária. É um conjunto de rubricas e nem todas as rubricas você consegue operar; e, se não houver mudança legal, já que isso passa por esta Casa, você não consegue alterar; é uma rubrica de outra. Então, muitas vezes você tem alguns recursos, por exemplo, na área de equipamentos, de compras de equipamentos. Não fez o processo licitatório, esse recurso não é utilizado. Então, ocorre muito isso em qualquer área da administração federal. No



ano passado nós estávamos ainda sob o orçamento do DAC; e já assumimos em final de março de 2006. Executamos o máximo que nós pudemos. A ordem sempre nossa é executar o máximo. Este ano, nós requisitamos 232 milhões ao Ministério da Defesa. A Lei Orçamentária votada pelo Congresso chegou em 151 milhões. Nós estamos ainda em julho e não executamos, é evidente, tudo, mas nós temos a convicção de que o ideal seriam 231 milhões. Se não vier esse ideal, quais são as áreas que nós vamos diminuir? Por exemplo: PROFAAR. É um programa de construção de aeródromos estaduais, em conjunto com os Estados, em convênio com os Estados. Se não pudermos usar todo o recurso do PROFAAR, não usaremos. O ideal seria que usássemos. Por quê? Era benefício que estaríamos levando à população brasileira nos mais variados Estados.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Antes da próxima pergunta, só para consignar, o crédito específico, extraordinário, é solicitado pela Agência, mesmo que tenha o recurso do antigo DAC. Ou seja, na hora em que é feita a solicitação, a própria Agência justificou. Daí a pergunta. Não com relação ao orçamento do antigo órgão.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Nós tínhamos requisitado esse ofício que vem da Defesa... é porque requisitamos lá em março a liberação de todo o nosso recurso sem contingenciamento. Aí veio essa informação de que nós não tínhamos usado todo o nosso recurso. É verdade, em março. Porém, nós já mostramos, eu acredito que agora em junho, a requisição de um recurso extra que estava disponibilizado à Agência, e o Ministério da Defesa já autorizou.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Na execução de ações finalísticas do orçamento, só o item Construção e Reforma de Instalações para o Sistema de Aviação Civil apresenta um nível de execução de 17% do total previsto. O que está incluído neste item?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Esse item é basicamente o PROFAAR, Deputado. O PROFAAR é um convênio com os Estados. E nós temos situações as mais diversas com os Estados, em relação à execução orçamentária. Tem Estados... Posso dar o exemplo do Rio Grande do Sul: tem uma obra no Aeroporto de Vacaria que a empresa que estava construindo faliu. Então, você não consegue fazer execução orçamentária porque tem de partir para um novo processo licitatório. As



situações são as mais diversas. A execução orçamentária segue situações pontuais que têm de ser verificadas em cada caso.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - A auditoria aponta falta de atendimento de requisito de experiência mínima exigida em contratos feitos pela Agência e falta de controle de almoxarifado. O controle de materiais vem sendo realizado de forma informal, em planilha Excel, sem controle de acesso e por empregado de empresa contratada. Os veículos da Agência vêm sendo utilizados sem o controle adequado, processando o suprimento de fundos agentes que têm a seu cargo a guarda ou a utilização do material a adquirir. Pagamento indevidos a servidores.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dois minutos, Deputado Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Foi implantado o serviço de auditoria interno da Agência? E quais as medidas adotadas em relação ao que foi apontado pelo Ministério da Defesa?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Bom, Deputado, essa pergunta até é importante. Evidentemente, todos os trabalhos de auditoria apontam um conjunto de questões. É só pegar uma auditoria do Tribunal de Contas, especialmente essas áreas de almoxarifado: pessoas contratadas, terceirizadas, tudo isso é apontado. A auditoria, infelizmente a Lei nº 11.182 não previu a auditoria. Previu uma corregedoria. Nós estamos discutindo junto com a Controladoria-Geral da União se de repente nós não poderíamos fazer no mesmo ambiente legal a ocupação de ambas as tarefas. Esse apontamento até nos ajuda — quem sabe? —, ou a resolver um problema legal, porque não podemos nomear um auditor pela falta do cargo específico, porque não há disponibilidade legal para isso.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Presidente, não serão possíveis todas as perguntas de gestão. Só uma última pergunta antes do requerimento. Da resposta da ANAC consta que todas as autorizações têm o aval da INFRAERO e da Aeronáutica. E agora o CONAC propõe até uma revisão de quase 40% nas linhas de Congonhas. O que está errado? A decisão do CONAC ou a decisão que vinha sendo adotada, de permitir a Congonhas ter o crescimento que teve?



O SR. MILTON ZUANAZZI - A nossa decisão estava dentro de uma resolução anterior e de um sistema terminal em São Paulo que herdamos, que, quando eles lotam o aeroporto, prova que tecnicamente é possível àquele aeroporto operar com aquele número de vôos. Ora, se o CONAC entende, a partir de um determinado momento, de fazer restrições àquele terminal, compete à ANAC acatar.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Presidente, por fim, nós entramos hoje com um requerimento pedindo a abertura de um processo administrativo disciplinar contra a ANAC. E aproveito a oportunidade, Dr. Milton, porque não é de forma alguma no sentido de criminalizar o Presidente e os Diretores. Na sexta-feira, apresentamos a responsabilidade objetiva da União. E, ao pedir esse processo administrativo, é por ser algo novo. Não existe a figura da demissão. Isso é uma garantia para a estabilidade e a autonomia dos trabalhos das Agências Reguladoras.

Questionamos, na primeira vinda de V.Sa. aqui, a contradição de o PT indicá-lo para uma Agência e a contradição de uma Agência também ter uma indicação, quando havia uma contrariedade a seu funcionamento. E apresentamos que o seu trabalho e o da equipe podem garantir ou não o sucesso do controle civil sobre o transporte aéreo brasileiro, e representará ou não sucesso das agências no setor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Daí a importância do trabalho.

Como não pode a figura da demissão, existem 3 possibilidades de substituição: a renúncia, a sentença condenatória ou um processo disciplinar. O Presidente da República substituiu hoje o Ministro da Defesa.

Não se trata de questionar — e aqui falo isso aos servidores da ANAC — os servidores e os subordinados ao Ministério da Defesa. Nós estamos questionando o comando; estamos questionando competência, mas, principalmente, se a equipe teve eficiência para fazer frente à crise e apresentar soluções de médio e longo prazos.

Então, nesse sentido, Presidente, eu peço para que seja colocado em votação esse requerimento, para que não seja uma sugestão ao Ministro da Defesa, mas seja uma determinação, para que se possa avaliar o comportamento da Agência no período, com relação à fiscalização, com relação à sua competência; se existem conflitos internos e se existem conflitos com os demais órgãos.



Ao que parece, há uma transferência de responsabilidades. Cabe à Agência fiscalizar inclusive a INFRAERO; cabe à Agência fiscalizar as empresas; cabe à Agência, inclusive, ter independência ao Governo. Mas, até pela ligação pessoal e política de muitos dos seus dirigentes, acaba havendo uma confusão. Tanto é, Presidente, que, recentemente, a INFRAERO,...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado. V.Exa. já estourou o seu tempo.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - ... o próprio Governo e a ANAC chegaram a cogitar a mudança na tarifa, ou seja, não há um órgão centralizador e coordenador.

Então, nesse sentido, estamos entrando com esse pedido com relação aos dirigentes, porque todas as decisões são colegiadas, e estamos tomando por base principalmente a legislação que cria a Agência.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Fruet.

Eu já tive a oportunidade de me manifestar sobre esse tema no início desta reunião, quando anunciei a reunião deliberativa para amanhã. E já anunciei que não colocaria esse seu requerimento em votação, e enumerei os motivos, por entender... Primeiro, eu discordo do requerimento, mas esse é um assunto que nós debateremos na própria reunião; segundo, entendo que esse assunto deve ser tratado pela Comissão como um todo. E, assim, na volta do recesso, quando o Presidente efetivo da Comissão estiver de retorno, a juízo dele... Até me comprometi com V.Exa. que assinaria um extrapauta, se ele não fosse colocado na pauta, mas, de antemão, manifesto que votarei contrário, por entender que não cabe a esta Comissão essa iniciativa. E estou muito a cavaleiro para falar porque eu estou propondo uma iniciativa que permita a demissão. Então, não é que eu seja contrário a que se tenham instrumentos que permitam a demissão. Eu não acho que esse instrumento que V.Exa. está propondo é o instrumento adequado. Mas não colocarei em votação amanhã e faria um apelo a V.Exa. para que não tente colocar em extrapauta amanhã, para que a gente não vá para um debate amanhã, porque queremos tratar, nesse período de recesso, apenas do acidente. Deixe para a semana, quando voltar o recesso.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Só para esclarecer, Presidente: primeiro, eu não estou propondo a demissão. Poderá até haver um pedido...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está propondo a abertura do processo, eu entendi. Mas à CPI não cabe... a lei... Pode ser que eu esteja errado, mas, no meu entender, não cabe essa interpretação.

O próximo orador inscrito...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

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

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não. Eu disse que é a minha opinião. Eu não disse que é a decisão da Comissão, até porque eu não sou a Comissão, eu sou um membro dela.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Sem dúvida. Eu entendi claramente o que V.Exa. falou.

Bom, o próximo orador inscrito é o Deputado Fernando Gabeira, iniciando às 12h46min.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Desde o princípio desta CPI, o meu trabalho consistiu em evitar o choque entre o Governo e a Oposição e buscar desatar o nó do tráfego aéreo brasileiro, que me parecia grave desde novembro.

Desde o princípio desta CPI, eu apresentei sugestões concretas, articuladas, para que o tratamento aos passageiros nos aeroportos brasileiros, quando houvesse algum problema, fosse um tratamento respeitoso.

Vivi vários momentos de caos no Brasil. Volto agora, depois do desastre, assisto a um outro momento de caos. E faço a seguinte pergunta: até que ponto o Brasil conseguiu evoluir no tratamento e no respeito aos passageiros num momento de caos? E, se não, o que nós vamos fazer com os senhores, se o senhores não evoluíram nada nesse período?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Primeiro, quero ser testemunha de que é verdade: que o senhor sempre se preocupou com isso. Acho que é importante que eu diga que o senhor várias vezes nos procurou com esse intuito. Por isso o meu respeito muito grande ao Deputado Gabeira. Segundo, Deputado, nós... eu não sei



se particularmente cheguei a conversar com o senhor, mas eu falei com várias... inclusive, Parlamentares, o próprio Presidente da República, Ministros, sobre essa situação de informar corretamente o usuário. O grande problema de prestar uma informação correta ao usuário é de onde vem a informação primária, como ela se produz e quem a detém. Existe uma informação primária que é da empresa aérea. Especialmente se uma aeronave dela, por exemplo, teve um problema de manutenção não previsto, é uma informação primária que só a empresa possui. Existem outras informações primárias que é do sistema de meteorologia: vai fechar o aeroporto X por nevoeiro. E existe outra informação primária que é o controle do tráfego aéreo. No momento que essa informação controle de tráfego aéreo não era absolutamente segura — a informação, cuidar bem a minha palavra —, a informação não é absolutamente segura à empresa aérea, no aeroporto, ou ao piloto, já na cabine, para iniciar a partida... E isso ocorreu muitas vezes, porque, às vezes, estavam os passageiros embarcados, e vinha uma informação primária do tipo: estamos com espaçamento de tráfego aéreo de 30 minutos, 20 minutos. Quando isso ocorria, o transtorno na prestação de serviço correta ao usuário se instalava. Por quê? Porque ninguém detinha antes essa informação. Tem que casar as informações primárias num único sistema. A aeronáutica, que tem o sistema do controle de tráfego aéreo e da meteorologia, não tinha esse sistema casado. Até novembro de 2006, não possuía o CGNA, e o *software* que ela implantou no CGNA no Rio de Janeiro se efetivou por volta agora de maio até início de junho deste ano. A partir desse momento, nós passamos a ter as condições operacionais técnicas para termos uma única informação integrando a informação primária das empresas com as outras informações primárias. Nesse momento, a ANAC baixou uma determinação, fizemos um conjunto de reuniões com as empresas e baixamos uma determinação para que isso se efetivasse. Mas essa determinação nós não temos poder sobre o comando da Aeronáutica. Aí baixamos uma outra portaria conjunta, assinada pelo Brigadeiro Saito e por mim, para que esse ambiente seja único. E, nessa portaria que a ANAC tinha editado, nós estamos determinando que a INFRAERO disponha de espaços específicos no aeroporto para atendimento de crise, porque, infelizmente, os balcões de *check-in* não são preparados para crise. Aqueles funcionários não têm culpa, eles são preparados para condições normais,



para despachar o passageiro e despachar a bagagem. Quando tem uma crise, e o usuário se volta para o balcão, está instalada uma dificuldade de comunicação. Segundo, os equipamentos da INFRAERO de comunicação são muito restritos, é uma tela de TV com uma única informação. Nós precisamos de equipamentos com grandes telões, com informações completas. Terceiro, tudo isso já está determinado, já está em prazo, contando, Deputado. Agora, nós só podíamos fazê-lo... Eu não podia exigir da empresa que tivesse uma informação sobre o problema meteorológico, senão ela não gera a informação. Ela tem que receber a informação. Então, esse tempo entre receber informação... E especialmente, sim, quando tinha movimento de controladores, aí, sim, aí ninguém tinha essa informação. Hoje a Aeronáutica tem, através do CGNA. Ninguém tinha, porque simplesmente o Controle de Tráfego Aéreo, sei lá, do CINDACTA Brasília dizia: está espaçado de 30 em 30 minutos. Estava gerado o processo de desinformação coletiva, ninguém mais detinha, saía todo mundo correndo atrás para ver: mas como? Trinta? Vai dar quanto? Então, Deputado, eu sou testemunha da sua preocupação, mas quero dar o meu testemunho da busca incessante em que estamos de resolver isso. Eu, agora, entendo que nós estamos agora, de fato — antes nós estávamos fazendo todas as gestões —, de fato, na ante-sala dessa solução. Isso é o que eu posso lhe responder neste momento.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Mas, de novembro para cá, tínhamos de estar muito mais além da ante-sala. O senhor veja, por exemplo, o telão, eu sugeri... Tem um telão lá que os senhores alugam para o IG. Aí eu fico sabendo que a Wanessa Camargo vai dar uma festa de aniversário, quando, na verdade, as pessoas precisam saber, nessa emergência, como está a situação geral. Isso foi dito várias vezes. É uma coisa desesperadora no Brasil. A gente fala, fala, fala, e não adianta. Mas vamos adiante. Vamos para Congonhas.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Me permite, Deputado, que aquelas telas lá são comercializadas.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Mas quebre o contrato, é uma emergência. O diabo do Governo é que não nos deixa ajudá-lo. Entrou numa auto-suficiência defensiva que não nos deixa ajudá-lo. Por exemplo, o caso de Congonhas, Congonhas se transformou num *hub*, é o grande *hub*. O Governo



investiu tudo para melhorar o aeroporto, tudo foi feito com a compreensão de que aquilo era o centro de intercessão não só do Brasil como da América Latina. E, quando vemos o desastre e assistimos ao debate no exterior, de todos os especialistas, eles dizem que Congonhas é um porta-aviões. Não havia condições de transformar Congonhas nesse *hub*. É um erro estratégico. Era necessário que alguém viesse dizer assim: *“Olha, nós erramos estrategicamente. Foi um erro estratégico”*.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado, o problema não é só de se errou estrategicamente não. O problema é o que fazer com os passageiros que chegam ou partem de São Paulo, se você não tem um outro equipamento que foi construído para a TAM. Esse é o problema. Esse me parece ser o mais grave. Se nós tivéssemos diante de uma situação, como a Pampulha e Confins, por exemplo, a crítica estava absolutamente completa. Por quê? Porque você tem um outro equipamento para transferir, não está transferindo por uma decisão política. No caso de São Paulo, você simplesmente tem uma limitação do equipamento alternativo. Isso a ANAC já disse aqui nesta CPI. O senhor deve lembrar, naquela Comissão Externa que esta Casa criou em dezembro, eu disse isso aqui, está nos Anais desta Casa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dois minutos, Deputado. Dois minutos.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Para encaminhar tudo? As 2 questões básicas eram essas.

A outra questão é a seguinte: é preciso que a ANAC... Eu acho que a disposição de não chegar a conclusões antecipadas é séria. Eu estou procurando também me enquadrar dentro dessa perspectiva, que me parece a mais séria para o Brasil. Mas a ANAC manda um ofício dizendo que as falhas teriam sido humanas e mecânicas, sem ter o resultado ainda. Um erro também que eu acho da CPI foi o de ter mandado gente para os Estados Unidos e, infelizmente, essas pessoas terem dado entrevistas ainda sobre o tema. Não há na ANAC uma preocupação com isso? Eu vou dizer para o senhor, só para completar: um correspondente estrangeiro me ligou, depois de uma entrevista de uma senhora chamada Denise Abreu, e fez a seguinte pergunta: *“Eles não têm medo do povo?”* Ela deu uma entrevista dizendo



que... — uma entrevista bastante arrogante, consideradas as circunstâncias. Eu falei: *“Não é que eles não... eles não se protegem porque eles não conseguem nos proteger e não conseguem se proteger”*. Eu não acredito que ela tenha feito de uma forma ostensivamente arrogante. Mas a verdade é essa: não é possível mais que não se tome um procedimento claro. Se a ANAC lançou esse ofício, era necessário imediatamente abrir uma investigação interna: quem fez esse ofício e com base em quê? Porque, é claro, o senhor pode dizer, e é um recurso, que falhas humanas e mecânicas são bastante abstratas, como o Ministro Mares Guia disse assim: *“Deve ter sido uma falha humana”*. Se nós formos avançar, muitas falhas são humanas, mas ali não era razoável fazer isso. Como não é razoável afirmar que a pista determinou o acidente. Então, na verdade, o que nós estamos vendo... Eu vou dizer para o senhor com toda a sinceridade, eu não queria, não tenho o hábito de atingir pessoas quando elas estão em situação difícil, nem tenho o hábito de atingir o Governo quando ele está numa situação difícil. Eu denunciei o Governo em 2003, quando ele era forte e arrogante. Hoje é um governo que todo mundo vê o que ele é, não preciso falar mais nada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Para dizer a verdade, o senhor disse, no início, que não aceitava crítica injusta. Mas o senhor aceita elogio justo, aceitou a condecoração da Aeronáutica, que não é ou faz sua culpa, mas é um problema para nós, que confiamos na Aeronáutica durante tanto tempo e não esperávamos que a Aeronáutica do Eduardo Gomes, a Aeronáutica do Veloso, do Sérgio Macaco fossem insultar o povo brasileiro num momento desses, com essa crise. Eu espero, sinceramente, como um simples Deputado, que a Aeronáutica um dia venha aqui nesta Comissão e que possamos restabelecer uma relação de respeito com eles, porque eles foram desrespeitosos com o Brasil. E é impossível, é inadmissível que uma Arma brasileira seja desrespeitosa com o povo brasileiro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado.

O próximo orador inscrito é o Deputado Geraldo Thadeu, iniciando às 12h57min.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Parlamentares, Dr. Milton, senhor depoente, muitas coisas aqui já foram detalhadas



pelos que me antecederam. Inicialmente, o senhor colocou minimizar a atuação e a responsabilidade da ANAC, o que foi demonstrado aqui que o decreto que normatizou a ANAC dá amplas condições para que ela possa atuar na questão do Sistema Aéreo Brasileiro — na reforma, na ampliação, na liberação de pista e tudo o mais. Isso ficou muito claramente colocado aqui. E nós estamos vivendo toda essa questão desse caos aéreo. E o que sentimos é que faltou realmente ação, faltou determinação para resolver essa crise e até que culminou com esse acidente — não sei se o senhor está acompanhando o meu raciocínio, mas... —, culminou com esse acidente terrível que foi agora com o avião da TAM. Eu gostaria... Eu vi aqui o laudo do IPT, está aqui, mas eu gostaria de discorrer sobre alguns pontos.

Primeiro, aqui em *O Estado de S. Paulo*, do dia 19 de julho, eu acho que é uma reportagem importante aqui, que é para reflexão inclusive, quando os pilotos avisaram que a pista estava escorregadia naquele dia fatídico e que o IPT afirma que não concluiu a auditoria, como diz aqui no laudo, ela não concluiu a auditoria total da pista principal, mas, sim, da pista auxiliar, e que naquele dia no Vôo 3054 era dado o seguinte aviso pelos pilotos que estavam pousando, avisando aos outros que estavam a pousar: cuidado, pista escorregadia. Um avisava para o outro. Isso aí já era o temor de que alguma coisa acontecesse. E alguns depoimentos importantes, que a constatação dos especialistas, consultados pelo Estado, aponta para um problema crônico: a falta de uma área de escape para contornar os eventuais problemas de derrapagens no Aeroporto de Congonhas, afirma o Presidente da Sociedade Brasileira de Pesquisa em Transporte Aéreo, Anderson Correia, Professor do Instituto Tecnológico da Aeronáutica.

Corrêa destaca que o aeroporto não comporta aviões de grande porte, como os novos modelos Boeing Airbus. A velocidade de pouso dos modelos de aeronaves de grande porte coloca a questão de segurança no limite, impedindo qualquer erro ou derrapagem no procedimento de pouso. O limite é ainda mais extremo porque não existe nenhuma folga ou área de escape, afirma o Presidente do SBTA. De acordo com as normas internacionais, a área de escape deve ter, no mínimo, 240 metros de comprimento por 480 metros de largura. A pista principal de Congonhas tem apenas 1.900 metros; o Aeroporto Internacional do Galeão tem 4 mil metros; o de Guarulhos, 3.700 metros. No Aeroporto de Congonhas foi construído um platô



artificial instalado no alto de uma colina, contrariando as técnicas construtivas aeroportuárias para que sejam erguidas em planícies. O padrão de engenharia permite que a área de escape seja uma continuidade da pista principal, sem obstáculos ou declives que vão parar nas avenidas mais movimentadas da Capital paulista. A cidade penetrou no aeroporto construído na década de 40. O Governo Federal já deveria ter estudado uma revisão do tráfego de Congonhas, diz Corrêa. O Comandante aposentado da VARIG Carlos Camacho, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas, defende que o tráfego aéreo do aeroporto seja feito somente por rotas regionais.

E assim, Dr. Miguel, Dr. Milton, têm outras aqui, todas do mesmo sentido, dizendo que o Aeroporto de Congonhas é condenado para aeronaves de grande porte, que não passaria de um aeroporto para pousar avião com até 50 passageiros, com toda a segurança. E eu gostaria que o senhor confirmasse. O senhor realmente, através da ANAC, afirmou à Justiça Federal de São Paulo que há evidências de que o acidente do Vôo 3504 pode ter tido, e provavelmente teve, como causa problemas mecânicos de aeronave, falha humana de operação, ou, muito provavelmente, ambas. O senhor afirmou isso?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não, essa afirmação não é minha, é do nosso procurador lá em São Paulo.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - É procurador, mas ele representou quem?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Mas eu vou mandar verificar. Eu não pude responder o Deputado Fernando Gabeira e vou...

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Está aqui.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Vou mandar verificar, vamos ver que tipo de informação eles prestaram...

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O senhor não tem certeza disso? Uma declaração tão grave dessas aqui. O senhor não está tirando o corpo da responsabilidade do senhor com isso aqui? Da ANAC?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não, Deputado, não estamos tirando o corpo.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Olha...

O SR. MILTON ZUANAZZI - A pergunta... Posso lhe responder?



O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O senhor pode responder, pode responder.

O SR. MILTON ZUANAZZI - A pergunta era se a pista tinha condições de segurança. Nós respondemos que a pista estava dentro dos indicadores de atrito internacionalmente aceitos. Isso nós reafirmamos aqui nesta CPI e continuamos reafirmando.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Olha, aqui tem outras declarações de pilotos.

O SR. MILTON ZUANAZZI - O senhor quer que eu me manifeste sobre essas declarações, que isso o senhor já fez também? Por exemplo, Deputado, as pessoas que estão fazendo essas declarações estão mandando nós fecharmos vários aeroportos no Brasil? Santos Dumont deve ser fechado? As aeronaves que operam em Congonhas em geral operam em Santos Dumont, que tem 1.400 metros.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O senhor já respondeu essa questão.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Florianópolis deve ser fechado? Ilhéus, Caxias do Sul, Londrina? O certificador aeronáutico, Deputado, no caso da Airbus ou no caso da Boeing, é hoje, a Comunidade Européia, no caso da Airbus, no caso da Boeing, o FAA americano. Eles certificam o equipamento e dão os limites de operacionalidade, de peso daquele equipamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dois minutos, Deputado.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Nós, autoridades aeronáuticas de cada País... A ANAC age assim no Brasil, mas a autoridade similar age assim em qualquer lugar do mundo. Nós, em cima desses limitadores, é que autorizamos ou não uma operação.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Eu gostaria de... Não quero interromper...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Seria uma improbidade grave autorizar uma operação se essa aeronave não estivesse com o equipamento homologado para tanto, Deputado.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Deixa eu dizer para o senhor...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Agora, que ele é uma aeroporto fora do lugar, no meio de uma cidade...



O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Eu tenho mais um pergunta.

O SR. MILTON ZUANAZZI - ...que as probabilidades de ter problemas num aeroporto desse tipo são maiores, isso não há dúvida.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Eu tenho mais uma pergunta para o senhor.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Isso eu concordo.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O senhor autorizou a liberação da pista principal de Congonhas ou não? Essa pergunta foi feita por 2 Parlamentares, e o senhor não respondeu.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Eu já respondi, e o senhor me dá oportunidade novamente.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Não, o senhor não respondeu. O senhor liberou ou não? Sim ou não?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Posso responder, Deputado?

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Pode.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Os outros também não deixaram eu responder. Deputado, a lei manda nós fiscalizarmos, e a IAC 4.302, a instrução, diz o seguinte: que nós homologamos quando a pista é nova ou quando a pista é uma reforma. Nós autorizamos o operador, o administrador — estou aqui no computador com a IAC —, autorizamos o administrador aeroportuário quando se trata de trabalhos de manutenção. Sendo que o administrador aeroportuário, em trabalhos de manutenção, deve comunicar à ANAC os resultados dos indicadores de atrito. Foi exatamente isso que a INFRAERO respondeu. Então, eu quero responder, neste caso, obras de manutenção nas pistas de Congonhas, responsabilidade pela obra: INFRAERO. Segundo, responsabilidade da INFRAERO em relação à agência reguladora: comunicar o índice de atrito após o término desse trabalho de manutenção. A INFRAERO comunicou? Comunicou. Quais eram os indicadores de atrito? Eu já li aqui. Li o dia 29 de junho, que foi o dia que se abriu a pista. Estão aqui os indicadores lidos, todos acima do que determina a IAC 4.302, que determina o indicador de 0,5. E o indicador, naquele dia que abriu, estava em 0,59. E, no dia 17, que é a última que eu tenho aqui, no dia 19, perdão, que é 2 dias depois do acidente, estava em 0,62.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Então, eu expliquei a vocês de quem são as responsabilidades.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Eu gostaria de saber se o senhor autorizou ou não autorizou?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não necessita a nossa autorização. A IAC é clara.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - É claro que necessita.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O senhor tem aqui o artigo, o senhor tem aqui na lei o artigo: *“aprovar, fiscalizar a construção, reforma e ampliação do aeródromo...”*

O SR. MILTON ZUANAZZI - Senhores, posso responder? Isso se tratava de uma manutenção, por isso que a IAC...

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - “...e sua abertura ao tráfego”. É da ANAC.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Abertura ao tráfego, sim.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - É da ANAC.

O SR. MILTON ZUANAZZI - A obra...

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Então, autorizou ou não autorizou?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não, espera aí. Reforma ou construção, aí não fala manutenção. O que se tratou aqui foi uma manutenção, serviço de manutenção. Na manutenção o que rege é a 4.302. A 4.302 é clara: compete ao administrador aeroportuário toda a responsabilidade nas obras de manutenção de pista, sendo que ela deve comunicar — aqui é uma portaria que fala ao DAC, hoje ANAC —, deve comunicar os indicadores de atritos resultado desse trabalho de manutenção.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Não é apenas o indicador de atrito.

O SR. MILTON ZUANAZZI - O indicador de atrito é o item que nós...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado. Já estourou o tempo de V.Exa.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Eu vou concluir, porque eu fui prejudicado, porque ele tentou mudar...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu já estou lhe dando um tempo a mais. V.Exa. pode concluir, por favor.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O senhor entendeu bem. Eu agradeço a V.Exa., mas eu quero dizer para o senhor o seguinte, olhando bem para o senhor: vocês estão brincando com a vida humana. Vocês estão brincando com a vida humana. O aeroporto de Congonhas não pode operar com aeronave acima de 50 passageiros. Não é de agora que isso está acontecendo. Não digo que é só o senhor, só a ANAC não. Isso já vem de muito tempo. Vocês estão brincando com a vida humana.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O.k., obrigado.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - A responsabilidade é da ANAC. Aí o senhor fala: o que nós vamos fazer com os milhares de passageiros que chegam a São Paulo e saem de São Paulo? Tem Guarulhos, tem Campinas, tem outros aeroportos e tem que ter capacidade para resolver isso, tem que ter competência para resolver isso. É isso que nós esperamos, que a ANAC tenha competência para resolver isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Geraldo. Eu vou fazer um rápido intervalo para que o depoente possa...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Poderia só responder isso aí?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Na volta, na outra pergunta V.Sa. o faz.

Os próximos serão o Dr. Ubiali e depois o Deputado Miguel Martini.

A reunião está suspensa

(A reunião é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Estão reabertos os trabalhos.

Passa-se ao próximo orador inscrito, Deputado Dr. Ubiali. S.Exa. tem 10 minutos, iniciando às 13h12min.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, Sr. Milton Zuanazzi, eu acho que um dos pontos fundamentais que tem sido discutidos aqui na CPI é a questão do indicador de atrito da pista de Congonhas, em função do acidente com o avião da TAM. Eu queria fazer a seguinte observação: primeiro, na última discussão, o senhor



disse que o que houve na pista de Congonhas foi uma manutenção. Todas as informações que tínhamos é que estava sendo feita uma reforma da pista. Na medida em que o senhor coloca que foi uma manutenção, o senhor diz que a liberação não teria que seguir o art. 8º do Item XXVIII da lei que rege o trabalho da ANAC. Além disso, quando dissemos indicador de atrito, o senhor está dizendo também que foi feito com a pista molhada, foi feito com a pista seca, foi feito em mais de um dia e que estava acima das normas. Está absolutamente correto. É de se esperar, porém, que o indicador varie conforme a hora, levando em consideração a quantidade de chuva, a presença de óleo ou não na pista, e de outros fatores atmosféricos, do peso do avião. Aí é aquele estudo que são dados da própria aeronave e dados da própria pista.

No dia do acidente, as informações que eu tenho — quero que o senhor confirme ou não — é que 2 técnicos da INFRAERO, e não da ANAC, olharam se a pista tinha condição, se estava acumulando água, e que não foi feita nenhuma medição naquele momento, mas simplesmente por uma observação de olho, foi como foi dito, eles tomaram uma decisão que a pista estava em condições porque não acumulava água, sendo que há uma determinação naquela pista de que, se acumulasse acima de um determinado milímetro — 0,3 milímetros —, você teria um impedimento de utilização daquela pista. Eu queria que o senhor me esclarecesse se foi isso o que aconteceu, se isso está correto ou não.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado, é muito importante a sua pergunta, porque ela retoma de novo a discussão técnica a que eu quero me deter, porque é a minha competência. Então o senhor retoma essa questão. Na verdade, Deputado, quando ocorrem essas medições de atrito, tem um equipamento chamado MuMeter, todo ele é feito com o aspergimento de água, com colunas acima de 1 milímetro. Então, esses coeficientes de atrito, quando medidos — volto a dizer, em Congonhas, a INFRAERO mede semanalmente —, o equipamento coloca jatos de água em determinadas posições da pista e faz a medição. Exatamente naquele horário do acidente, chovia muito pouco em São Paulo. Tinha chovido já, tinha uma garoa, não havia ainda, não havia um acúmulo de água na pista. Inclusive muito menor os indicadores de segurança que esse equipamento, quando passa para fazer a medição de régua, se utiliza. Então isso tudo, como tudo na aviação, as margens de



segurança são trabalhadas de forma muito grandes. Além do que uma aeronave é certificada, aquilo lá já vem com margens de segurança. Quando um Airbus é certificado pela autoridade francesa ou europeia, já tem as margens de segurança em cada um desses itens, que elas certificaram. Quando certifica um aeroporto, quando se homologa um aeroporto, já tem margens de segurança para aquele tipo de equipamento. E, além disso, quando se vai fazer esse tipo de medição, trabalha-se com margens de segurança, tudo visando a não acontecer acidentes. O único objetivo é este: não acontecer acidentes. É por isso que uma investigação de acidentes, ela importa, do ponto de vista da autoridade aeronáutica, muito mais as causas, para que não ocorra novamente, do que os culpados. Por isso é que quando se investiga um acidente ouve-se: *“O que que houve que, apesar de todas as normas de segurança adotadas, desde que se fabricou o equipamento até o vôo, ocorreu o acidente?”*. Nesse caso é concreto, houve essa medição na liberação da pista e ela estava bem acima inclusive das margens de segurança estabelecidas.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Tudo bem, isso ficou claro. E em relação ao dia, com possíveis derramamentos de óleo, inclusive desse próprio avião, porque ele estava com defeito no reverso, exatamente com vazamento no sistema hidráulico de óleo?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Bom, Deputado, a investigação com certeza vai abrir todas essas hipóteses. O que nós podemos dizer do ponto de vista da manutenção das aeronaves? Verificar vazamento, nível de óleo é uma coisa que se faz a cada vôo. Então isso faz parte lá de um tipo de *check-up*.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Não, não. Sim, desculpe interrompê-lo...

O SR. MILTON ZUANAZZI - Ou seja, o avião parou aqui no aeroporto, vai entrar lá o mecânico que vai fazer essas verificações. Pode ser que com o choque, como se um equipamento pode ter se danificado, pode ser isso o que ocorreu, só a investigação é que vai dizer.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Não, não, eu não fui feliz na minha interpretação da pergunta. Eu estou dizendo o seguinte: derramamento de óleo, naquele dia, na pista, pode ter havido. Naquele dia específico não foi medido o atrito, no entanto, a informação que os pilotos davam era que a pista estava escorregadia, e foram 2 técnicos da INFRAERO, e não da ANAC, que seria a



responsável pela avaliação, para dar uma opinião, e deram uma opinião sobre a pista.

O SR. MILTON ZUANAZZI - O responsável é a INFRAERO, a empresa. Nós fiscalizamos a empresa. Pode ler novamente o art. 8º, foi muito citado aqui, nosso papel é fiscalizar a empresa em todas essas competências. Ela é a responsável, ela é a responsável. Assim como a TAM é responsável pelo seu vôo, assim como a Gol é responsável pelo seu vôo, assim como qualquer empresa aérea regular que tenha CHETA, tenha responsabilidade. O nosso trabalho é de fiscalizar se aquelas responsabilidades estão sendo cumpridas. É isso o que eu quero deixar claro aqui. O senhor está me dando uma grande oportunidade, eu tenho certeza, quero pedir desculpas, eu acho que eu não consegui ser suficientemente claro. O senhor está me dando uma grande oportunidade. Quero dizer isso. Nós fiscalizamos se quem deve cumprir as obrigações está cumprindo. Quem deve cumprir as obrigações com todo o sistema aeroportuário que administra é a INFRAERO, dentro das suas competências.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Uma observação interessante é que a ANAC tem 1 mil 755 cargos disponíveis. Toda essa crise acontecendo, somente 584 cargos foram concursados. E desses 584 cargos concursados, somente a homologação ocorreu no dia 12/07, e poderia ter sido um pouco antes, devido à emergência da situação. Além disso, ela dispõe de 214 cargos comissionados não técnicos, de 180 cargos comissionados técnicos, e desses só 100 estão providos.

Por que o processo de homologação do concurso público demorou bastante? Por que ainda não ocorreu a nomeação dos aprovados no concurso público? Por que os cargos comissionados para civis e militares estão ociosos? Por que o concurso público contemplou tão-somente um terço das vagas do quadro funcional?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado, nós recebemos a autorização do Ministério do Planejamento, a quem compete autorizar concurso, se não me falha a memória, em novembro. Imediatamente iniciamos o procedimento licitatório, porque não é a agência que faz o concurso. Fizemos o procedimento licitatório, a Universidade Federal do Rio de Janeiro é que venceu, através da Fundação José Bonifácio. Aí tem todo um conjunto de prazos em concurso, inclusive prazos para recursos. Aconteceram recursos vários. Depois vem o prazo de provas, aconteceram



as provas. E aí vem o prazo de homologação, e, depois, agora, de posse. Nós homologamos dia 12 de julho, estamos aptos, aí, agora, início de agosto, a fazer o prazo de posse. Também tudo tem que dar prazos porque pode entrar-se na Justiça, pedido de revisão do resultado. Agora, um terço que nos foram autorizados pelo Ministério do Planejamento. Nós já entramos com ofício pedindo os outros dois terços e vamos ver quanto vamos conseguir. Agora, como nós temos, pela lei da ANAC, a possibilidade de ficar o pessoal militar ativo por 5 anos, devolvendo 20% ao ano, nós também não vamos ficar desprovidos de técnicos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado, 1 minuto a mais.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Simplesmente, a cada ano, temos que devolver 20% à Força Aérea.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Para encerrar. Por que quando o senhor cita nas opções de solução do Aeroporto, do transporte aéreo de São Paulo, sempre é esquecido — o senhor citou São José dos Campos, Ribeirão Preto — Jundiaí, que, na minha modesta opinião de não técnico, seria a solução mais rápida e de custo menor? Basta que se construa lá uma torre e coloque os instrumentos adequados. Não dá para aumentar a pista de Jundiaí, mas ela é servida, está a 50 quilômetros de São Paulo, tem 2 grandes rodovias para ir até São Paulo. Por que nunca se fala em Jundiaí?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado, o senhor até me provoca a dar uma notícia a esta Casa e ao País. Na verdade, a pista de Jundiaí não pode crescer muito. Ela tem 1 mil e 400 metros, ela tem atrás um talude grande e no outro lado uma avenida. Essa avenida talvez se possa fazer subterrânea, mas para a aviação geral ela é um aeroporto extremamente apropriado. Ontem à noite, inclusive, o Brigadeiro Saito estava comigo lá na ANAC, na nossa Diretoria, e nós estávamos discutindo o aeroporto de Jundiaí, para nós transferirmos, já que o CONAC mandou nós tirarmos a aviação geral de Congonhas, transferirmos para Jundiaí. Já estamos vendo os recursos, já estamos marcando uma reunião envolvendo Prefeitura, envolvendo o Aeroclube, envolvendo aqueles que já estão ocupando aquele aeroporto, o próprio DAESP, porque aquele é um aeroporto administrado pelo Estado de São Paulo, para nós tratarmos desse tema. Então, o senhor tocou num



tema bastante quente e talvez seja uma das boas alternativas que nós tenhamos, mas não para aviação comercial neste momento, ele não teria condições, só para aviação geral executiva.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Dr. Ubiali.

Próximo orador inscrito, Deputado Miguel Martini. V.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando às 13h23min.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Objetivamente, Sr. Presidente, Zuanazzi, pediria que fosse objetivo na resposta. Em que V.Sa. afirma, para a sociedade brasileira e para esta CPI, que essas medidas do CONAC melhoraram a segurança no aeroporto de Congonhas? Em quê?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Eu não afirmei que melhoraram a segurança.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, não, eu estou perguntando, a partir de agora, o que o senhor informa.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Na minha opinião, é mera questão de probabilidade. O aeroporto tem muita ocupação, vamos diminuir essa ocupação. Os aspectos de segurança estão mantidos intactos. As aeronaves que vão voar para Congonhas serão exatamente as mesmas, a não ser que o fabricante, o certificador, o organismo certificador diga que aquela aeronave não está mais apta àquele equipamento. Nós temos muitos equipamentos no mundo em situações semelhantes e até piores que Congonhas, onde essas aeronaves voam. Essa é a realidade. O senhor as conhece.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Essa sua resposta só ajuda a fortalecer uma tese que nós já estamos defendendo há mais de 1 mês nesta CPI. Nós temos hoje um modelo absolutamente equivocado — hoje desde 2000. Absolutamente equivocado! Quando nós vemos um CONAC, que deveria estar pensando política de médio e longo prazo, pedir que se resolva um assunto em 90 dias, de maneira emergencial e de maneira a que não vá reduzir um milímetro a segurança no aeroporto de Congonhas, onde cerca de 200 pessoas morreram recentemente, nós vemos que o modelo está absolutamente equivocado. E nós não estamos vendo solução a curto, médio e longo prazos. Agora, 10 anos depois — vamos tomar 8 anos depois —, está-se dizendo que se encontre em São Paulo um



lugar onde vai se construir um aeroporto que seja alternativo de Congonhas. Já se sabia disso desde 1980, quando se construiu Guarulhos.

O que nós estamos percebendo? Vai lá um técnico e coloca um equipamentozinho — se coloca! — na pista, uma moeda, sei lá, e diz: “*Tem bom atrito*”. Mas o piloto que está pousando a aeronave diz: “*Não tem*”. Os pilotos todos são unânimes em dizer: “*Não tem*”. Nós estamos vendo o testemunho dos pilotos que operam ali. Um sai da pista porque não tem atrito. Infelizmente era uma aeronave de menor porte e pôde sair da pista. O outro diz que terminou o pouso com as pernas trêmulas, os 2 comandantes, porque não sabiam se a aeronave ia pousar, porque a pista estava acabando. Nós vemos o controlador de vôo dizer: “*Cuidado, a pista está escorregadia*”. Nós vemos um outro piloto dizer: “*Então eu vou pousar um pouquinho mais à frente para liberar na outra intercessão*”. E um outro entra na freqüência e diz: “*Cuidado, está escorregadia a pista*”. Mas o técnico põe lá um equipamentozinho — ele não pousa, ele não voa — e diz assim: “*Não, tem zero vírgula zero alguma coisa de atrito*”. Está errado esse modelo. Nós estamos colocando pessoas que não têm *expertise*. Tráfego aéreo não se inventa. Ou a gente sabe, conhece do assunto, ou não sabe e não vai resolver. O modelo está absolutamente equivocado. Não há como funcionar o sistema de tráfego aéreo em que os 3 — a INFRAERO, o controle de vôo, ou seja, a infra-estrutura, o controle de vôo e o órgão certificador — estejam separados. Não é possível! Não tem comando! Perguntaram-me, ainda há pouco, numa entrevista, se mudando o Ministro da Defesa vai melhorar alguma coisa. Vai melhorar nada! Porque o Ministro da Defesa não vai poder se transformar no Ministro da Aeronáutica, para cuidar exclusivamente das questões aeronáuticas. Ele tem que cuidar da Marinha, ele tem que cuidar do Exército, ele tem que cuidar das fronteiras, ele tem que cuidar do submarino atômico, ele tem que cuidar de outras coisas. O que é preciso é um gerente para o sistema de tráfego aéreo. E esse gerente não pode ser a ANAC, porque a ANAC não tem *expertise* para isso. A ANAC pode, quando muito — e aí seria função da ANAC —, regular o setor, proteger os usuários. Isso não está acontecendo, porque a ANAC está fazendo funções executivas, que não é competência da ANAC e não pode ser. Agora, veja: se o Presidente da República quisesse demitir, por considerar que não funcionou, se esta Casa quisesse demitir,



ninguém poderia demitir, porque é uma agência reguladora, e ela não se submete a nada. Mas toma funções, toma decisões executivas. Temos que tirar, imediatamente, para salvar novos acidentes, para que não ocorram novos acidentes, todas as funções, atribuições executivas da ANAC. Imediatamente!

Aproveitando aí o que o Deputado Eduardo Cunha disse, já que vamos mexer nas agências reguladoras, aproveitemos agora para retirar todas as funções executivas da ANAC.

A ANAC tem que ser uma agência única e exclusivamente reguladora e fiscalizadora, nada mais do que isso, porque, senão, vamos ver esse jogo de empurra. Enganaram a sociedade brasileira e disseram que eram os controladores de vôo. Dissemos aqui que era mentira. Agora os fatos estão mostrando. Não eram os controladores de vôo. Os controladores de vôo terão que ser reconhecidos em breve. Eu já disse e vou repetir isso aqui: que foram capazes, corajosos de denunciar um modelo falido. O modelo de gestão está falido. E aí disseram que, se prendessem os controladores e transferissem, tirassem os maus líderes, o assunto estaria resolvido. E o acidente foi pior do que o da Gol. Agora, não eram mais os controladores de vôo. Agora, é um problema da INFRAERO.

A INFRAERO diz que foi a ANAC que autorizou. A ANAC diz que é problema da INFRAERO. E nós ficamos num jogo de empurra e não tem quem cobre.

Vem o CONAC com resoluções absolutamente inócuas. Dizer que vai reduzir o número de vôos em Congonhas é dizer que o Estado brasileiro foi incompetente para gerir o sistema de tráfego aéreo. E agora tem que dizer para os cidadãos brasileiros, que pagam impostos: *“Vocês não podem voar quando e para onde vocês quiserem, porque nós não demos infra-estrutura capaz de atender vocês”*. Nós temos que dizer para os pilotos, que pagam impostos, que pagam taxas: *“Não chamem o Centro Brasília, porque não temos como atendê-los. Porque não há pessoal para trabalhar, porque não foram planejados, não foram treinados”*.

Disse aqui o Comandante do DECEA: *“Nós temos radares. Não tem gente para botar para operar”*.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dois minutos, Deputado.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E a sociedade brasileira, além de chorar as vítimas — que está chorando hoje mais uma vez —, fica a se perguntar. O



CONAC, Conselho que assessora a Presidência da República, ficou anos e anos sem se reunir. Agora, ouvi dizer aqui, está numa resolução, que vai se reunir toda semana. Isso é o cúmulo do absurdo! É o cúmulo do absurdo. É tão simples! Não precisamos inventar a roda. Já sabemos quem tem *expertise* nesse assunto. Já sabemos que essas coisas, esse modelo de gestão precisa de um gerente que coordene, que comande e que cobre. A ANAC é apenas para regular o setor. Mas transferiram. Aí não é culpa da ANAC. Transferiram para a ANAC competências que ela não sabe executar. Simplesmente não sabe. Não está preparada para executar. Se fosse apenas para regular, era mais fácil. Fiscalizar? Era mais fácil. Porque requisita órgãos, organismos, técnicos onde quiser. Mas dizer que... E discordar de V.Sa., Presidente. O item XXVIII diz — não é só fiscalizar, não — aqui: *“aprovar e fiscalizar a construção, reforma, ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego”*. Não é só fiscalizar. Está dito aqui. Então, o modelo... Ou nós acordamos este Governo brasileiro — que mude esse modelo urgentemente —, ou nós rezemos para que não tenhamos mais tragédias anunciadas. O aeroporto de Congonhas, com essas medidas todas tomadas, não melhora uma vírgula na segurança do pouso e das decolagens.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Miguel Martini.

O próximo orador inscrito é o Deputado...

Terminou o tempo de S.Exa. No fim, V.Sa. terá tempo para responder.

S.Exa. não fez uma pergunta, fez uma colocação política sobre a situação das agências. Então, nesse caso, é um posicionamento parlamentar.

Deputado Ivan Valente, V.Exa. tem 10 minutos, iniciando-se às 13h33min.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, Sr. Presidente da ANAC, Milton Zuanazzi, queria começar dizendo que ontem estivemos em São Carlos. Não pude chegar aqui agora, por causa da crise aérea, com 3h de atraso. Mas ontem mesmo já tinha anunciado, lá em São Carlos, que estou propondo — não sei se isso foi dito nesse período, 3 horas antes — que façamos, na semana que vem, e aproveamos amanhã, a convocação conjunta, em audiência, do Presidente da INFRAERO, da ANAC, do Comando da Aeronáutica e das empresas aéreas.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. pode apresentar o requerimento.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Estou anunciando que vou apresentar esse requerimento, porque nós temos que debater aqui na frente. Não adianta trazer um de cada vez e submetê-los à CPI. Vamos apresentar esse requerimento amanhã.

Segundo, eu quero anunciar que o mandato das agências reguladoras, não me refiro somente ao problema da ANAC, mas eu vou propor um projeto de lei com urgência para que a gente faça um *recall* de 2 anos. O mandato é de 4 anos, não é, Presidente? (*Pausa.*) Cinco anos. No meio do mandato, nós fazemos um balanço, e as pessoas façam uma nova sabatina de aprovação em cima do balanço do trabalho. Isso vale para ANATEL, para ANEEL. Estou anunciando de público que vou entrar com esse projeto de lei para que nós possamos fazer esse *recall* aqui. Em terceiro lugar, farei uma primeira pergunta ao Presidente Zuanazzi e queria uma resposta bem curta, senão não consigo dialogar com V.Sa. É o seguinte: o senhor acha que a ANAC tem alguma responsabilidade com o acidente da TAM, direta ou indiretamente? Se tiver, qual é a responsabilidade da ANAC?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Nós não temos nenhuma responsabilidade direta. Só teríamos se porventura tanto o equipamento — e aí fala-se aeronave — quanto pistas estivessem fora dos padrões que fiscalizamos, e aí pilotos também. Como não estavam fora, nós não vemos nenhuma responsabilidade direta. Só a investigação é que pode responsabilizar o organismo. Nossa tarefa é a tarefa fiscalizadora, sim. E não a tarefa executora, apesar de que, à vezes, o CONAC nos dá funções executoras — e aí a lei manda que a gente as cumpra e execute. Nossa tarefa é fiscalizadora. A tarefa executora é da concessionária, seja de infra-estrutura aeroportuária, seja da empresa prestadora de serviço público, como é em todas as agências, não é Deputado? A tarefa executora, por exemplo, nas telecomunicações, são as empresas de telecomunicações. A agência regula e fiscaliza.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Perfeito. Então, eu quero colocar a seguinte questão — V.Sa. acompanhe o meu raciocínio —: estou aqui com o depoimento de V.Sa., de 24 de maio, nos trabalhos desta Casa... E eu queria dizer o



seguinte: lendo o depoimento de V.Sa., em cima de uma frase sua que teve um impacto grande, dizendo que não havia crise...

Eu pediria ao Deputado Sarney que falasse mais baixo, por favor, porque eu não estou conseguindo... Peço ao Presidente que me desconte o tempo.

No meio da crise, o senhor falou o seguinte: "*Não há crise*". O senhor mesmo falou: "*Fui mal-entendido*". Lendo o seu depoimento, percebo o seguinte: que para o senhor a crise está vinculada à visão das tarefas da ANAC. A tarefa da ANAC era saber se estava aumentando ou não o fluxo de passageiros, se estava fluindo, se todo mundo estava viajando, se as passagens estavam reduzindo etc.

Lendo o documento de criação da ANAC, nós vamos perceber que a maioria das funções da ANAC não estão vinculadas a isso. Quero ler duas só: por exemplo, no art. 7º, inciso XVIII, está escrito: "*Aprovar e fiscalizar a construção, reforma e ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego*". Isso aqui é função da ANAC. O senhor concorda?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Concordo, Deputado. Está entrando, recorrentemente, esse artigo...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Perfeito, mas eu quero concluir o meu raciocínio.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Pois não.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Depois eu peço ao senhor que responda, porque eu tenho pouco tempo. Senão eu ouviria com prazer.

Segundo, é também função da ANAC, no inciso XVII: "*Proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações, autorizações relativas às atividades de competência de sistema de segurança de vôo da aviação civil e também licenças de tripulantes, etc*". Então, a ANAC também tem competência relativa a atividades de segurança de vôo. Isso aqui não é só da Aeronáutica, é da ANAC também.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Não, ela não é da Aeronáutica. A Aeronáutica é o espaço aéreo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É de segurança. Exatamente.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Segurança de vôo, equipamentos, pilotos...



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Vamos seguir o raciocínio. Presidente, certamente o mais grave acidente aéreo brasileiro vai ter nominadas algumas causas ou uma bateria de causas.

Ontem, nós estivemos na TAM em São Carlos. Eu vou lhe dizer uma questão para raciocínio. O aeroporto de Congonhas foi colocado há alguns anos como um aeroporto praticamente regional.

A TAM — e eu vou dizer ao Presidente hoje, Vice-Presidente — recuperou, reabilitou e resgatou ele como? O aeroporto mais importante do País e todas as conexões. O aeroporto de Congonhas não tem área de escape, não estava com ranhuras na pista, porque ele não foi consertado nos últimos 2 anos, que a preocupação foi outra, com o conforto, da INFRAERO. Ele é um aeroporto que tem 1.810 metros ou 1.500, dependendo da pista, e um avião desceu sem reverso num dia chuvoso. Tudo são aéreas contribuintes. Veja: o aeroporto de Congonhas foi transformado no principal *hub* brasileiro. Na sua análise, era importante criar *hubs*. O senhor colocou isso aqui. Nos Estados Unidos tem 7 ou 8. No Brasil tem 2. Precisaria criar mais. E o senhor colocou Congonhas como o principal. Agora, depois da tragédia, tanto a INFRAERO como a ANAC, portanto a decisão de vocês, de esvaziar Congonhas. Os senhores não têm nenhuma autocrítica para fazer, tanto a INFRAERO como a ANAC?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado, essa decisão não é da ANAC, é do CONAC. Nós simplesmente a acatamos. Segundo...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Qual decisão?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Decisão de esvaziar, diminuir a ocupação de Congonhas.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Vocês continuam achando então que Congonhas devia ir de 12 para 18 milhões, para 22 milhões de passageiros/ano como estava previsto no plano de vocês?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Ao contrário, Deputado. Eu entreguei nesta CPI os estudos — está aqui inclusive uma cópia comigo — da urgência da construção de um novo aeródromo em São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dois minutos.



O SR. MILTON ZUANAZZI - E mais: eu dizia a esta CPI que é um absurdo que um aeroporto que é o principal *hub* brasileiro fechar às 11h da noite e abrir às 6h da manhã. Esse aeroporto contribuía — e muito — com os problemas de atrasos que se verificava quando tinha um problema de chuva ou de neblina que permanecia durante todo o outro dia.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Exatamente.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Então, críticas a Congonhas, o senhor ouviu de mim muitas vezes.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não, mas não é isso. É que vocês transformaram Congonhas no principal aeroporto brasileiro.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Me desculpe, Deputado.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - A ANAC andou para isso. A INFRAERO andou para isso. A TAM e a Gol, 92% de ocupação, pediram a vocês e ninguém tomou uma decisão política. Agora, o Governo vem com uma decisão de esvaziar Congonhas a partir de uma resolução do CONAC.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Me perdoa, Deputado.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu vou lhe ouvir, mas eu quero...

O SR. MILTON ZUANAZZI - O senhor não pode ser injusto conosco. Quero lhe dizer no quê. O senhor citou vários órgãos. Eu só posso responder pelo meu. Nós recebemos Congonhas no dia em que passamos a existir — 20 de março de 2006 — com 48 movimentos/hora. A ANAC reduziu. Eu não posso lhe responder o que ocorreu antes do dia 20 de março. Eu não sou a pessoa certa para falar. Se houve ou não decisão política também não me compete. Então, eu só quero que o senhor faça essa justiça com a gente. Nós reduzimos Congonhas. Nunca autorizamos um novo voo para Congonhas desde que a ANAC existiu. Essa justiça eu peço aos senhores.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas não são só os vôos. É o tipo de voo, com o número de passageiros. Aqui no seu documento o senhor cita: *“aviões de até 178 passageiros”*. O avião que caiu em Congonhas tinha 188 passageiros.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Já existia, Deputado.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Estava no limite máximo de carga.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, Presidente, eu quero dizer o seguinte: rigorosamente tem uma irresponsabilidade. Daí a audiência conjunta com as denúncias que os controladores de voo e os pilotos fizeram sobre pista escorregadia com o que nós vimos ontem, que o reverso do avião estava travado e, assim mesmo, foi autorizado em pista curta, com aquelas condições etc. Eu acho que tem um conjunto de responsabilidades que precisam ser respondidas para a sociedade. Por isso, eu acho que é irresponsável, sim, a postura governamental e das empresas. Quero dizer ao senhor: a ANAC tem responsabilidade — lendo o documento da ANAC — maior talvez do que outros órgãos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu pergunto ao senhor — só para finalizar, Presidente — se se sente à vontade em permanecer nesse cargo depois de 2 acidentes em 10 meses.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Sa. responda rapidamente a essa pergunta.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Já respondi essa pergunta e volto a dizer: apontem os erros técnicos que a Agência cometeu. Apontem dentro dos padrões e regras internacionais. Apontem que eu posso fazer daí uma verdadeira autocrítica como o senhor me pede.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado.

Próximo orador inscrito, Deputado Sabino Castelo Branco. V.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando às 13h44m.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Presidente, numa reunião aqui da CPI, assim que começou, eu falei que o povo brasileiro não queria saber, Deputado Pepe, se houve superfaturamento nas construções dos aeroportos, se roubaram dinheiro do povo brasileiro. O povo brasileiro queria uma resposta, que não agüentava mais esse sofrimento que esses homens fizeram acontecer no nosso País. Desrespeitaram esta Casa, desrespeitaram o povo brasileiro e continuaram fazendo isso. Eu me recordo que na CPI aqui o Presidente da Gol veio a esta Casa aqui e ele foi tratado nesta Casa como se fosse um homem e parecia mais o Papa. Esta CPI parou para ele atender telefone celular, esta CPI disse que ele tinha o coração maior de que a fortuna dele.



Brincaram com ele, ele riu, sorriu. E, antes, a empresa dele é responsável por 154 mortes que saíram do meu Estado. Há pais de algumas pessoas que até hoje olham para o céu e não conseguem mais trabalhar. E nada aconteceu.

O Sr. Constantino veio aqui, parecia que ele era uma autoridade, chamado de presidente. Tinha que botar barra de cereal não sei onde. E eu calado porque não me deram oportunidade para falar. Agora, vem mais 200 mortes. Nenhuma dessas, Presidente, nenhum desses homens, inclusive 1 Deputado Federal, retornará mais a esta Casa.

Ninguém é culpado. Estão dizendo agora que foram os pilotos porque já estão enterrados e não têm como falar. A TAM diz que tinha problema numa turbina, mas tinha 10 dias para mandar fazer o conserto. Vejam só a irresponsabilidade! A ANAC é conivente com as empresas. É conivente, não tem moral. Eu estava no Rio Grande do Sul acompanhando, quando chamaram a ANAC, Deputado Vic, e a mulher se tremia toda para ir à Gol e não teve coragem de ir à Gol. Pediu que chamasse a Polícia Federal. Eu tive que chamar a Polícia Federal para ir à Gol porque a ANAC disse que não poderia ir, com medo. A ANAC viaja nos aviões de graça. Uma empresa que fiscaliza. Eu nunca vi isso na minha vida. Como a Deputado Luciana Genro já falou, quantos milhões e quantas passagens. Num país sério, eu quero dizer, Sr. Presidente, o senhor que tem um olhar, quando a gente fala, um olhar debochado, já começou a rir, a gente fala com o senhor, o senhor baixa a cabeça, olha para um lado, mas o senhor é responsável, acho que o senhor não dorme à noite, 200 mortes e mais 154 estão sobre suas costas, porque o senhor aceitou esse cargo e sabia o peso da sua responsabilidade. Eu não sei se o senhor consegue dormir à noite, porque a família daqueles que morreram queimados, que não teve o direito de enterrar os mortos, e hoje o senhor vem dizer aqui que a ANAC não é responsável por nada. Eu faço parte da base do Governo, mas se o Presidente Lula respeitasse mais os votos que ele teve no País, ele daria um jeito de lhe demitir, demitir o Ministro da Defesa, demitir o Ministro da Aeronáutica, porque o povo brasileiro não agüenta mais esse sofrimento. Vocês estão brincando com vidas. Eu tenho aqui que 6 pilotos diziam que não poderiam descer em Congonhas, que a pista estava escorregadia. Eu tenho aqui funcionários da ANAC que dizem que estavam lá na hora dizendo que não tinha como pousar os aviões lá. E vocês



insistiram que tinha que aterrissar. Vocês cometeram homicídios que, num país sério, Presidente... Eu, como Deputado Federal, representante do povo brasileiro, tenho que dizer isto: esses homens teriam que estar presos, porque eles condenaram 300 pessoas à morte. Morreram.

Eu estou falando isso porque eu posso, amanhã, pegar um avião e ser vítima deles. Eu posso morrer. O meu filho está voando agora, Deputado. Ontem, ele foi para o aeroporto às 7h da noite. O voo dele ficou até as 4h da manhã, e foi cancelado. Agora ele me ligou dizendo: *"Papai, eu vou voltar para casa, me colocaram de novo num voo de 4h da manhã, de amanhã"*.

Tudo está acontecendo, e ninguém toma providência de nada. E eu pergunto aqui: e as pessoas que morreram, Presidente? O que nós vamos dizer para essas famílias? Esse homem aqui, ele vai continuar na ANAC. O Ministro Waldir está lá; o outro, da INFRAERO, está lá no gabinete, com toda a mordomia, com tudo do bom e do melhor, e as vítimas estão chorando. A família do Deputado Júlio está chorando lá no Rio Grande do Sul. E aqui a gente vê um homem desses dizer: *"Eu não tenho a responsabilidade, a ANAC não se responsabiliza por isso"*. *"Não, é a INFRAERO."* A INFRAERO diz: *"Eu não tenho culpa"*. E quem é que tem culpa?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado, 1 minuto para concluir. Eu vou dar 3 minutos para que eu possa...

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Eu vou concluir.

Eu não quero resposta desse cidadão. Eu não gostaria de ouvir, porque eu já ouvi muito pela televisão. Ele foi premiado, ele recebeu uma medalha depois de ter 200 pessoas mortas e as famílias verem pela televisão ele ser condecorado com uma medalha, como se tivesse prestado relevantes serviços à população brasileira.

Mas nós vamos até o final, Sr. Presidente. Eu gosto da investigação, porque eu também sou um policial. Fui o Deputado Federal... o oitavo do Brasil. O povo me trouxe aqui. Vou até o final.

Agora, o Sr. Milton não pode continuar na ANAC. Se o Presidente Lula não fizer algo para que demitam esse homem, o povo brasileiro vai dar a resposta e vai cobrar, porque nós não podemos aceitar, que a revolta do povo brasileiro é grande.

Muito obrigado, Sr. Presidente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Sabino.

V.Sa. tem 3 minutos para falar.

O SR. MILTON ZUANAZZI - A Constituição Federal lhe dá a inviolabilidade pelo seu mandato, Deputado. Eu respeito ele porque respeito a Constituição. Se o senhor retirasse a sua inviolabilidade, eu iria lhe pedir que o senhor provasse.

(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)

O SR. MILTON ZUANAZZI - Como o senhor está diante de um direito constitucional, cabe a mim respeitá-lo e não respondê-lo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O próximo orador inscrito é o Deputado Cândido Vaccarezza. S.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando-se às 13h51min.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - Sr. Presidente, Presidente Zuanazzi, nosso Relator *ad hoc*, Deputado Pepe Vargas, demais colegas, em primeiro lugar, eu gostaria de me solidarizar com as vítimas e acho que esse acidente, seguramente, é um dos mais graves do mundo e, infelizmente, aconteceu em nosso País, mas, independentemente do país em que acontecesse, a nós, Deputados e população, cabe solidarizar-nos com as vítimas, e, no caso desta CPI, cabe investigar com afinco e com seriedade.

Eu acho que nestes momentos há um momento propício para demagogias, para jogar a discussão para agradar determinados setores da mídia, e não é essa a função, séria, que cabe aos Deputados. Cada Deputado tem imunidade parlamentar, imunidade de palavra e pode falar o que quiser, mas nós não podemos prejulgar as causas do acidente. Compete ao CENIPA a investigação desse acidente. Muitas vezes as pessoas vão atrás de aparências, e acabamos sendo injustos com os parentes das vítimas e com as vítimas, que nós queremos ou dizemos — alguns de nós dizem — querer defender. Temos de ter frieza para aprofundar a investigação e temos de fazer uma investigação séria.

Não dá para, com os dados que existem hoje, dizer que foi a pista, ou que foram erros da ANAC, ou que foram erros da INFRAERO, ou que foram os pilotos. Eu, a princípio, numa avaliação com a profundidade que me é possível, acho que



existem indícios de ter tido uma conjunção de causas, como bem disse o Deputado Ivan Valente.

O Deputado Gabeira fez uma colocação aqui bastante importante: a CPI pode, já, apresentar projetos, propostas que ajudem a resolver o problema da crise. Porque a nossa função não é vir para cá fazer discurso, ter palanque para aparecer na mídia, a nossa função é ver a causa e propor soluções. O objetivo desta CPI é entender as causas da crise aérea que o Brasil está vivendo. Então eu quero já apoiar a proposta do Deputado Gabeira sobre o atendimento à população, aquela que ele já apresentou e eu não vou repetir, para não perder os meus 10, para não ocupar meu tempo repetindo coisas que já foram ditas.

E acho que a CPI até, se for necessário... projeto de lei sair coletivo aqui da CPI, para nós resolvermos um pouco do espaço aéreo nos aeroportos. Ontem, por exemplo, e hoje, quando nós estávamos vindo para cá, tinha muito mais passageiro na TAM, porque a TAM tem mais vôo, e na Gol. Então estava lotado o guichê da TAM e da Gol, e uma infinidade de guichês da VARIG, que não tem mais a quantidade de vôos que tinha, abertos. Porque aquele ali é um espaço das empresas, como tem a Transbrasil, que não existe mais, como tem a VASP. Isso nós podemos e devemos resolver logo, porque essa é uma decisão judicial, mas nós podemos nos adiantar e resolver esse problema.

A ANAC é uma agência de Estado, e nós ainda temos vários passos a serem dados na legislação. Os diretores da ANAC foram sabatinados pelo Senado Federal e aprovados pelo Senado Federal a partir de indicação do Presidente da República. Acho boa a idéia do Deputado Ivan Valente de ter uma avaliação no meio do mandato, para a gente ver se corresponde, mas cabe ao Senado a decisão — porque é uma agência do Estado — e não à Câmara. A nossa ação é uma iniciativa de lei.

Este aqui é um espaço da CPI. Sou da base do Governo, como muitos Deputados aqui. Acho que este espaço da CPI é um espaço dos Deputados. Alguns falam mais, outros falam menos, mas acho que os Deputados devem ser respeitados. E nesse sentido, mesmo discordando profundamente de tudo o que falou o Deputado Vic, acho que o Deputado Vic tem razão quando reclamou do Presidente da ANAC, de ele ter dado risada. Porque aqui não é um lugar para... E



como bem respondeu o Presidente Zuanazzi, quando disse: “*Não vou entrar em relação ao que disse o Deputado Sandro, que ele tem imunidade para isso*”. Então aqui...

Mas nós precisamos entender qual é a situação que está acontecendo. Muita gente diz: “*Não, a ANAC tem culpa*”. A ANAC deve ter apenas a função reguladora e fiscalizadora. Nesse sentido, Deputado Ivan, nós temos que restringir um pouco, ainda mais, o papel das agências reguladoras, não só... Porque isso ainda não está legalizado.

Tem uma investigação do IPT sobre a pista. Acho que a CPI deveria pedir o relatório do IPT. Deputado que está no exercício da presidência, Deputado Eduardo Cunha, o IPT fez um estudo sobre a pista. Não foi colocado ainda de público. Eu apenas vi ontem na *Globo* que, segundo o IPT — foi o diretor do IPT, o Presidente do IPT falando —, a pista estava dentro dos padrões internacionais. Mas nós temos que ver se esse... ou, pelo menos, o asfalto estava dentro dos padrões internacionais.

O Deputado Vic Pires Franco fez uma pergunta que é importante de ser respondida, que é a seguinte: “*Foi reforma ou foi manutenção?*” Se foi manutenção, a ANAC não pode, não teria autonomia de liberar. Se foi reforma, teria. Isso não está na linha de procurar culpados.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. dispõe de 2 minutos, Deputado Cândido Vaccarezza.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - Como tenho apenas 2 minutos, eu quero que o Presidente Zuanazzi responda se aquela obra que houve, dentro dos parâmetros da engenharia de construção de pistas, era uma reforma ou uma manutenção. Em sendo manutenção, está correto o que o Presidente Zuanazzi falou aqui.

E quero dizer o seguinte, para concluir: antes, até para a CPI ter um pouco de calma e cuidado — e a CPI está tendo —, nós não podemos sair, num momento de drama desse do povo brasileiro e dos familiares, sair por aí apontando culpados ou fazendo propaganda, proselitismo ou discurso político, para poderem aparecer mais uns do que os outros. A nossa função é ir a fundo nas causas e apontar soluções para o problema da crise aérea brasileira.



Quero parabenizar o Presidente Lula, que tem feito um esforço grande para resolver esse problema, porque pegou o País com muitos anos sem nenhum investimento em infra-estrutura. Foram feitos, nesses 4 anos, mais investimentos em aeroporto do que foi feito em toda a história da aviação brasileira.

E informo, para quem não tem a informação, que hoje, às 4h da tarde, será empossado o Ministro Jobim como Ministro da Defesa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Vaccarezza.

Concedo a palavra, para uma resposta rápida, ao Sr. Milton Zuanazzi, a quem peço que seja rápido.

O SR. MILTON ZUANAZZI - O Deputado Cândido Vaccarezza ajuda nas outras perguntas. Reforma ou manutenção? A INFRAERO nos requisitou uma obra de manutenção na pista. Não alterou tamanho, não alterou projeto, não alterou base, não alterou nada. E volto a dizer: estava simplesmente fazendo a informação de acordo com as regras, lendo as regras. De qualquer forma, o indicador básico de uma pista, mesmo que fosse uma pista nova — vamos esquecer Congonhas —, é o de coeficiente de atrito. É ele, independentemente de quem fosse verificar, que verificaria se ela teria condições de operacionalidade ou não. Neste caso, era uma obra de manutenção, a INFRAERO fez a medição e remeteu à ANAC. E estava superior ao indicador mínimo. Não estou querendo passar a responsabilidade para ninguém nem tirar a nossa. Só estou querendo dizer como funciona esse regramento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O próximo orador inscrito é o Deputado Carlos Zarattini. S.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando-se às 14h02min.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs. Deputados e Sras. Deputadas desta Comissão, nós estamos passando por um momento triste e dramático, com a morte de 200 pessoas nesse acidente, mais precisamente 199 até o momento, o que, infelizmente, tem sido alvo de toda uma exploração política em nosso País, uma exploração política que em nada ajuda descobrir as causas desse acidente e nada ajuda a procurar soluções para os problemas que nós temos tido nos aeroportos e quanto à falta de segurança.



Eu queria, nesse sentido, Sr. Presidente, repudiar aqui a declaração feita ontem pelo Ministro do Superior Tribunal Militar Olympio Pereira da Silva Júnior, que falou o seguinte: *“Um dia, não se sabe quando, mas, com certeza, esse dia já esteve mais longe, as pessoas de bem deste País vão se pronunciar, vão se apresentar, como já fizeram em um passado não muito longe. E, aí, sim, as coisas vão mudar. O sol da democracia e da justiça brasileira vai voltar a brilhar”*.

Esse pronunciamento — no meu modo de ver, golpista — do Presidente do Superior Tribunal Militar vem se somando a uma série de fatos. Vem se somando, por exemplo, ao pronunciamento da Federação Internacional de Controladores, que reivindica uma intervenção internacional em nosso País, o que nós não podemos, de forma alguma, aceitar. Devemos repudiar esse tipo de afirmação dos controladores internacionais.

Soma-se à tentativa do delegado da Polícia Federal que quis impedir a divulgação das cenas da aterrissagem do Airbus da TAM no Aeroporto de Congonhas. Tentou impedir. Por que motivo? Nós não sabemos.

Soma-se à pane no sistema elétrico do CINDACTA IV, que paralisou todo o tráfego aéreo internacional do Brasil.

Então são fatos assim, Sr. Presidente, que eu acho que esta CPI tem que buscar averiguar, analisar com calma, porque nós não podemos criar uma atmosfera golpista no Brasil. Nós não podemos permitir que, a partir do drama do acidente, se crie um clima de histeria neste País e que caminhemos para uma desestabilização.

Nós temos uma democracia, Sr. Presidente, que permite ao jornal *Folha de S.Paulo* escrever, na capa, que o culpado pelo acidente, o criminoso, é o Presidente da República. Nós temos essa democracia. E, por conta disso, nós temos que preservá-la, porque é uma garantia a todos de terem o seu pensamento, o seu livre pensamento.

Nesse sentido, Sr. Presidente, eu gostaria aqui de fazer até um apelo ao Deputado Gustavo Fruet, porque eu considero que a proposta do requerimento do Deputado Gustavo Fruet é uma forma engenhosa de tentar romper a legalidade que foi construída nas agências, a legalidade. Porque o senhor está achando uma forma de... Sim, pela lei... Uma forma, um atalho na lei, ao invés de como...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Carlos Zarattini, só queria fazer um apelo a V.Exa. para evitar citações, para que a gente não dê margem a um debate, não é a hora. Amanhã, durante a sessão deliberativa, certamente esse debate acontecerá.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sim. Eu digo isso porque o Deputado Eduardo Cunha apresentou uma proposta de modificação na legislação. O Deputado Ivan Valente apresenta outra proposta de modificação na legislação das agências. E é por aí que nós devemos procurar o caminho, é por aí que nós devemos ir, e não ficar aqui batendo, desnecessariamente, em questões secundárias. Questão secundária como, por exemplo, a condecoração para a diretoria da ANAC.

Por que seria então importante nós perguntarmos aqui por que motivo a Aeronáutica condecorou o Senador João Vicente, a Senadora Marisa Serrano, o Senador Papaléo, o Deputado Maluly, o Deputado Ubiali, o Deputado Flávio Bezerra, a Deputada Maria Gorete, o Deputado Max Rosenmann, o Deputado Barbosa Neto e o Deputado Gustavo Fruet? Essa, sim, deveria ser também uma pergunta. Mas esse fato é absolutamente secundário, Sr. Presidente. É absolutamente secundário, não resolve em nada os problemas que nós temos.

Eu gostaria, por fim, de tratar da seguinte questão: eu acho que nós, aqui, devemos caminhar, como já propôs o Deputado Pepe Vargas em outro momento, e discutir um plano geral de aviação no nosso País.

Esta Comissão Parlamentar de Inquérito tem o dever de buscar colaborar para que discutamos qual deve ser o eixo, qual deve ser a diretriz de um plano nacional de aviação no Brasil, exatamente para evitarmos que esses problemas se repitam no futuro, exatamente para que consigamos uma diretriz para chegar a soluções imediatas e soluções de médio e longo prazo.

Gostaria também que nós discutíssemos aqui uma reformulação na Lei da Aviação e uma reformulação na Lei da ANAC porque, na medida em que a ANAC toma decisões, ou diretrizes, ou fiscalizações, e, ao mesmo tempo, não verifica o quanto isso rende para as empresas da aviação, vemos absurdos, como está na *Folha de S.Paulo* de hoje: no ano passado, a TAM aumentou o seu lucro em 174%, para 555,9 milhões de reais; a Gol, em 62%, para 684,5 milhões. Portanto, não é



possível haver regulação que não fiscalize o quanto as empresas estão ganhando, o quanto é a modicidade tarifária.

Agora se fala, com o desmonte do *hub* de Congonhas, em aumentos de mais de 30% nas tarifas. E não se fala em redução dos lucros das empresas. E é isso que nós devemos avaliar.

Então, Sr. Presidente, eu sugeriria, concordando com outras propostas, constituirmos uma Subcomissão para tratar dos aspectos legais que regem a aviação no Brasil.

Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, peço a palavra na seqüência...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - De qualquer maneira, até porque ele não extrapolou o tempo também, eu concedo 2 minutos ao Deputado Gustavo Fruet, por ter sido citado 2 vezes pelo Deputado Zarattini.

S.Exa. dispõe de 2 minutos.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, Deputado Zarattini, tenho procurado adotar uma postura de muito equilíbrio e serenidade, principalmente no episódio trágico.

A nossa preocupação é com relação a resultados diante da crise. E V.Exa. talvez não estivesse aqui nas 2 oportunidades em que questioneei o Presidente da ANAC. Sempre procurei, de forma leal, fazê-lo frente a frente, com relação à conduta, à eficiência e à má gestão.

V.Exa. faz uma confusão que lamento profundamente. Não é da tradição do seu pai, e V.Exa. não conhece a minha tradição e a tradição do meu pai. V.Exa. não me confunda com golpista. V.Exa. não afirme que eu tomei uma iniciativa que não seja dentro da legalidade.

Eu não estou propondo enfraquecer a Agência. Eu não estou propondo a demissão do Presidente da Agência e dos seus diretores. Eu estou propondo uma lei, que foi vetada pelo Presidente da República e aprovada no Congresso Nacional, que estabelece a possibilidade de abertura de um processo disciplinar.

Eu estou, Deputado Zarattini, dentro da legalidade, como sempre estive, como sempre estive na minha história.



Por favor, não vamos confundir com uma teoria conspiratória ou com ações conspiratórias que V.Exa. apresenta aqui, que são graves e precisam ser investigadas.

O meu rigor é o questionamento e faço-o na frente do Presidente da ANAC, com relação à ineficiência da equipe para fazer frente a uma crise. Uma crise... E não acusei o Presidente da ANAC e os diretores da ANAC pelos acidentes. Em momento algum fiz essa confusão. O que estou questionando é a autoridade da Agência, os conflitos internos e a indisposição da Agência com setores do Governo e a incapacidade de ter um órgão independente do Governo que possa colocar organização e evite a tragédia de uma má gestão.

Eu defendi e sempre questionei que o sucesso do Dr. Milton à frente da Agência e o sucesso desses dirigentes demonstrará que o controle civil é eficiente, tão ou mais que o controle militar.

E a Agência tem uma contradição, porque o Dr. Milton, que é filiado ao PT — isso não é problema, e falou isso como motivo de orgulho... É uma contradição, porque o PT foi contrário à Agência.

Esse tipo de questionamento, esse tipo de embate nós temos que entender e respeitar aqui dentro.

Agora, por favor, Deputado Zarattini, não me confunda, jamais, com golpista e não coloque essa minha proposta democrática, com base na Constituição e nos poderes da CPI, como sendo um instrumento para quebrar a legalidade. Jamais fiz isso, jamais aceitaria uma posição dessas. Vamos manter a serenidade, o equilíbrio e as divergências. Graças a Deus, tem Oposição. E, graças a Deus, uma minoria, dentro da CPI, não se submeteu à hegemonia.

V.Exa. pode votar contra, como outras vezes a CPI já votou contra os pedidos que nós fizemos. Mas, em momento algum, eu questionei ou, sob o aspecto pessoal, fiz qualquer insinuação com relação à sua postura e...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - ...aos seus votos dentro da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Muito obrigado.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Vou conceder 1 minuto a V.Exa. só porque está dentro do seu tempo, pois eu não quero que isso se transforme num debate paralelo...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Claro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - ...que não vai parar e vai fugir ao objetivo da reunião.

Então, Deputado Zarattini, 1 minuto.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Só queria dizer ao Deputado Gustavo Fruet, exatamente por reconhecer a sua tradição democrática e por reconhecer o seu trabalho nesta CPI, que fiz um apelo para que retirasse esse requerimento. Por conta disso é que fiz o apelo.

Não quis aqui, em momento nenhum, acusá-lo de golpismo. Nós precisamos estar atentos à sucessão de fatos que vêm ocorrendo a partir do acidente, à sucessão de fatos que vêm criando um clima de histeria neste País que nós, nesta CPI, devemos tomar o cuidado para que não se alastre e para que não tome conta da própria CPI. Então...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Só para concluir, Sr. Presidente... Eu acredito que o melhor caminho é debatermos as mudanças na legislação e a avaliação exata do acidente que ocorreu.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Zarattini.

Terminada a inscrição dos membros da Comissão, passa-se ao último orador, não membro da Comissão, que nos honra com a sua presença, Deputado Sarney Filho. S.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando-se às 14h23min.

O SR. DEPUTADO SARNEY FILHO - Obrigado, Presidente Eduardo Cunha.

Saúdo o Deputado Pepe Vargas, Relator *ad hoc*. Cumprimento o Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil.

Quero, primeiro, Sr. Presidente, antes de fazer qualquer comentário, prestar minha solidariedade pessoal, e partidária também, já que esta é a oportunidade que



estamos tendo de, em meu nome e em nome do Partido Verde — o diretório executivo me delegou esta missão —, apresentar aos familiares dos mortos no acidente nossa irrestrita solidariedade, não só aqueles que estavam no avião da TAM, mas também aqueles que estavam trabalhando na agência da TAM Express.

Eu também gostaria, Sr. Presidente, de me solidarizar com os milhares e milhares de consumidores que estão sofrendo aí pelos aeroportos do nosso País.

Aproveito para também me solidarizar com os funcionários das companhias aéreas que não têm, evidentemente... aqueles funcionários de balcão que, muitas das vezes, no calor da discussão, são ofendidos. Eles não têm responsabilidade nenhuma, como já foi dito e como racionalmente nós todos sabemos. Aqui fica, então, desde já, esse registro.

Sr. Presidente, nós poderíamos dividir essa ação da CPI em 2 partes. A primeira era aquela que visava colaborar com a solução do problema do tráfego aéreo no Brasil, a solução do problema dos aeroportos superlotados, a solução do problema dos consumidores mal informados. Quanto a isso, o nosso partido foi um dos primeiros a pedir esta CPI, e o Deputado Gabeira foi escolhido não somente pela bancada, mas pela Executiva do partido para defender essas bandeiras da defesa do consumidor, que são bandeiras também do nosso partido, do Partido Verde.

A segunda parte, Sr. Presidente, que se impôs pela tragédia, é a parte da apuração, apuração desse triste, lamentável, doloroso episódio que deixa a todos nós penalizados. Isso aí, não tenha dúvida, é também uma missão desta CPI.

Portanto, Sr. Presidente, eu venho aqui trazer uma decisão do nosso partido, que é a decisão de, amanhã, já começar a pedir a quebra dos sigilos bancários de todos aqueles funcionários da ANAC, do CONAC, da INFRAERO, até mesmo de membros do Ministério da Aeronáutica que, de uma forma ou de outra, tenham participação nos processos decisórios da aviação. Essa foi uma decisão do Partido Verde tomada pela sua Executiva e dela estou dando conhecimento à Casa, a esta CPI. E, evidentemente, ficará a critério da CPI aprovar ou não os requerimentos que serão colocados em votação.

Desde já, Sr. Presidente, para aqueles que de alguma forma devem achar estranho que se percorra esse caminho até então nem pensado da quebra do sigilo



bancário de todas essas pessoas, é importante dizer que, em todos os noticiários dos últimos dias, o que se fala é que existe uma relação imprópria entre esses órgãos e as companhias de aviação. Então, até mesmo para resguardar a honorabilidade desses funcionários públicos, desses membros de agência, o melhor que faremos é quebrar o sigilo bancário, para afastar a suspeita de que houve qualquer tipo de pressão ou qualquer tipo de imposição por parte das companhias aéreas, usando evidentemente da ilegalidade e da corrupção.

Então, Sr. Presidente, amanhã, na sessão deliberativa, o Deputado Gabeira, que é o nosso representante do partido aqui na Comissão, apresentará, em nome do partido, esses requerimentos, que, evidentemente, por serem inúmeros, serão apresentados em parte.

Por outro lado, Sr. Presidente, eu estive, na segunda-feira anterior ao episódio, à tragédia com o Airbus da TAM, eu estive em São Paulo, acompanhado do dirigente partidário Alfredo Sirkis. Nós fomos ter uma reunião em São Paulo. Saímos do Rio de Janeiro, fomos pela VARIG, pela ponte aérea, e já saímos com atraso. Chegamos lá, um pouso que nos amedrontou. Depois, no retorno, sobrevoamos, porque fomos de helicóptero para o aeroporto, e vimos o avião da Pantanal no meio da grama. Ficamos no aeroporto. O nosso vôo era para ter saído às 3h30, saímos às 8h30, 9 horas da noite. E, durante todo esse tempo, nós observamos que os funcionários das companhias, por não terem eles o conhecimento, como disse o Presidente aí, primário dos fatores do atraso, ficavam sendo pressionados e ficavam sendo até mesmo desrespeitados. Mas muito mais do que eles eram os usuários, os consumidores. Então chegou a um ponto em que essa falta de informação, essa falta de respeito para com os consumidores, é preciso que essa solução, não obstante a CPI caminhe na apuração e, evidentemente, na responsabilização dos culpados, mas não obstante isso, é importante também que esta CPI não perca o rumo de ajudar a melhorar a situação do transporte aéreo no Brasil.

Então, Sr. Presidente, dentro disso, eu pergunto ao Presidente da ANAC. Nós estávamos no aeroporto e ouvíamos comentários toda hora: “*Olha, está derrapando, os pilotos estão dizendo que a pista está escorregadia*”. Isso não eram só funcionários da companhia de aviação, eram os próprios usuários, os passageiros.



Então, todo mundo sabia disso na segunda-feira. E na terça-feira aconteceu a tragédia. Eu pergunto ao Presidente: será que ninguém da ANAC tomou conhecimento do risco que aquela pista estava oferecendo quando chovia? Depois eu ouvi, no noticiário, que aquela segunda-feira que antecedeu a terça-feira da tragédia foi a primeira vez em que houve chuva depois da reforma da pista. Então, Presidente, era esse o esclarecimento que eu queria saber. Será que ninguém... Não é possível que alguém tivesse tomado conhecimento disso que tivesse o poder decisório, poder de precaução, de poder impedir, de poder fazer uma reavaliação, de mandar uma nota para as empresas avisando que os aviões não deveriam ir com determinada lotação, determinado peso! É essa, Sr. Presidente, a pergunta que eu gostaria de deixar aqui ao Presidente da ANAC.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dois minutos.

O SR. MILTON ZUANAZZI - Deputado Sarney Filho, é exatamente o contrário. Quando o piloto observa que essa pista está escorregadia, ele tem condições de informar oficialmente e a empresa acionar os organismos, até porque ele tem essa informação. Agora, às vezes, ele informa com a torre, e a torre é que fica passando aos demais pilotos: "*Cuidado, pista escorregadia!*" Exatamente na visão de prevenção. Muitas vezes, isso não vai para boletins de ocorrências, não se fica nem sabendo. É a comunicação entre torre e piloto. Então, provavelmente, muitas das vezes isso ocorre dessa forma, porque, ao descer um avião e o piloto disser: recebi um vento de travesso ou, então, aconteceu tal fenômeno, a torre começa a comunicar os próximos. Isso é absolutamente comum nessa vida cotidiana. Então é dessa forma que ocorre. Para as autoridades tomarem as medidas, é necessário que venha, por parte dos boletins das empresas, essa informação de que ela não está apta a voar. E é isso exatamente que nós pelo menos não tínhamos recebido nada.

O SR. DEPUTADO SARNEY FILHO - Não veio nenhuma informação?

O SR. MILTON ZUANAZZI - Para nós da ANAC, não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Ok. Obrigado, Deputado Sarney Filho, pela sua presença e pelas respostas.

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

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



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu gostaria apenas de informar ao Presidente da ANAC, porque ele falou a pista manutenção. Houve um contrato, Extrato nº 41, a que ele se refere: “*A contratação em caráter emergencial dos serviços de execução das obras de recuperação da pista de pouso principal do Aeroporto Internacional de Congonhas*”. É o Extrato nº 41, Sr. Presidente, de 2007. Houve uma dispensa de licitação de R\$19.960.281,12, e a construtora foi a OAS.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Vic?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Portanto — Presidente, me permita —, não foi uma ampliação e, sim, uma reforma que atende justamente ao item 28, que é função da ANAC aprovar, fiscalizar a construção, a reforma e a ampliação da obra.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Vic. Nós vamos encaminhar para o encerramento, não sem antes permitindo, como eu havia afirmado aqui, que irei conceder 10 minutos para que o Presidente da ANAC possa usar o direito ao contraditório e responder a eventuais colocações, como essa que o Deputado Vic fez abruptamente agora e outras que ele possa entender que cabe resposta.

V.Sa. dispõe de 10 minutos, iniciando às 14h24min e encerrando, impreterivelmente, até as 14h34min.

O SR. MILTON ZUANAZZI - O Deputado Vic respondeu por mim: obras de recuperação, exatamente foi isso o que ocorreu. Está dada a resposta aí. A IAC 4302 responde isso. Não se tratou de reforma, mudança de pista, tamanho de pista, ampliação... Se tratou de obras de recuperação. Quando é obra de recuperação de estrada, pode ser um tapa-buraco que está se recuperando uma estrada que está desgastada. Então a resposta está dada. Aconteceram muitas perguntas nessa área. Eu espero que agora... o Deputado Vic definitivamente colaborou comigo. Eu queria dizer que, quanto a insinuações de jornalistas, de imprensa, volto a dizer que eu respeito a inviolabilidade do mandato de V.Exas., mas, quanto a jornalista, imprensa que estiver fazendo essa manifestação, eu vou processá-los, um por um, o jornalista, o jornal e o dono do jornal. Já estou providenciando advogado particular para isso. Não faltará essa minha ação em busca da minha dignidade, a qual tenho



como meu único bem. Não tenho problema nenhum, Deputado Sarney, de apresentar aqui minhas contas bancárias e meu patrimônio. Meu patrimônio, aliás, está na Comissão de Ética Pública, é acessível aos Parlamentares. Os senhores podem ter a exata noção do que que eu possuo em 30 anos de vida pública. Não tenho problema nenhum de acessibilidade às minhas contas bancárias, nenhum, nenhum mesmo. E entendi até a sua manifestação de que isso é a nosso favor. Então eu fico absolutamente tranqüilo. Outra coisa que me deixa aqui com esperança, a partir desta reunião... Evidentemente eu compreendo os Parlamentares que tentaram aqui nos imputar alguma culpa sobre essas tragédias, volto a dizer, que me deixam muito mal sim, porque eu perdi pessoas que também conheço, com quem tenho relações, e que essas vidas não tem mais como recuperá-las. Essas acusações que vieram pelo campo da culpabilidade, da irresponsabilidade... Ao mesmo tempo, os mesmos Parlamentares que caminharam por esse campo tentaram limitar as ações da agência reguladora, que ela deve ser só reguladora e fiscalizadora. E é exatamente o que nós queremos: deixarmos de ter qualquer papel executório. Portanto, no momento em que nós somos meramente reguladores e fiscalizadores, deixamos de ter essas culpas primárias, porque não executamos esse tipo de tarefas, não somos o operador aeroportuário, não somos o operador do avião. É exatamente por ser uma agência que quer ser somente reguladora e fiscalizadora que nós estamos fazendo esse tipo de linha de manifestação. Volto a dizer o que disse no início: não estou fugindo de nenhuma responsabilidade. Se vocês, dentro do ambiente regulatório, técnico e fiscalizatório que compete a uma autoridade de aviação no mundo, se, dentro desse ambiente, vocês encontrarem erros da ANAC, eu saberei fazer essa mea-culpa, saberei chegar aqui na frente, inclusive do povo brasileiro, e dizer: "*nós erramos*", mas dentro do ambiente exatamente regulatório e fiscalizatório e dentro das possibilidades e condições em que nós nos encontramos e das estruturas que nós herdamos. É muito fácil sonhar com o ideal quando você herda uma estrutura com um conjunto de dificuldades. Há muitos anos não se investe no serviço público brasileiro. Eu não queria fazer essa manifestação porque eu estou aqui restrito a um âmbito técnico, mas ela é obrigada, para justificar dificuldades que se encontram. Há quantos anos não se faz concurso para o serviço público brasileiro, em áreas essenciais? Podem



sair da aviação. Vamos para a saúde, vamos para qualquer setor. Nós estamos, do ponto de vista de setores de prestação de serviço público, há muito tempo pauperizados, cheios de arremedos de legislação, com projeto PNUD, projeto UNESCO, contratando pessoas por tempo certo, pessoas por tempo determinado, que vão vencer as suas tarefas fiscalizatórias em determinado período. Esta é a herança que nós recebemos. Eu não estou aqui criticando passado, nem me cabe, só estou tentando me justificar. Nós temos uma estrutura que nós recebemos. A estrutura técnica está intacta. Nós procuramos não demitir ninguém. Os meus superintendentes estão aqui, eu tenho os currículos deles. Desafio que, no Brasil, alguém tenha currículos melhores que os deles. Meu superintendente de infraestrutura está aqui. Tem formação em vários lugares do mundo, Japão, Estados Unidos. Desafio, no momento em que ele diz para a diretoria da ANAC que está de acordo com os padrões internacionais, se um técnico dessa grandeza, dessa magnitude estaria fazendo um depoimento desses, assinando. É o seu histórico, a sua formação, engenheiro aeronáutico pelo ITA. Então, é sobre essa responsabilidade que eu quero a crítica. Exatamente no limite da minha tarefa regulatória, da minha tarefa fiscalizatória, que eu quero a crítica. Eu entendo. Houve um acidente gravíssimo, uma tragédia. Com certeza haverá a investigação do acidente, por parte do CENIPA, mas também dos órgãos de investigação policial, portanto de polícia judiciária, que fazem investigações distintas chegarão a algum resultado. Com certeza, isso acontecerá. E nós devemos aguardar esses acontecimentos. Quando eu peço que não se cometa injustiça conosco, é que não cometa injustiça. E que sejam justos com aquilo que é a nossa responsabilidade primária. Isso não é fugir de nenhuma responsabilidade, Srs. Deputados e Sras. Deputadas. Nenhuma responsabilidade. Não quero fugir. Quanto a qualquer expectativa de que eu tenha tomado alguma atitude de deboche, só resta a mim aqui um pedido de desculpas, porque eu não tive em nenhum momento essa intenção. Quem me conhece — os senhores não têm nenhuma obrigação de me conhecer —, sabe que eu sou uma pessoa extremamente simples, de família absolutamente humilde. Meu pai é uma pessoa simples, e eu também sempre fui uma pessoa simples. Não é da minha prática exercer deboche. Se fiz algum sorriso, isso pode ser interpretado como deboche. Na verdade, está interpretado aqui no



calor das reações. Nada mais do que isso. Jamais vou debochar de um Deputado Federal, Parlamentar do Brasil. Pelo contrário, eu tenho um profundo respeito por esta Casa, pelo Congresso Nacional e pelas instituições brasileiras. E assim quero mantê-lo. Não quero perder esse respeito sob nenhuma hipótese. E humildemente peço só que vocês nos respeitem também e que nos critiquem naquilo que nós merecemos. Nós haveremos de ser humildes para receber essa crítica. Muito obrigado, Sr. Presidente, Srs. Deputados.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Bom, a reunião está suspensa por 30 minutos. Será retomada às 15 horas e 1 minuto para sua continuação, com a oitiva do Vice-Presidente de Manutenção da TAM, Sr. Ruy Amparo.

Obrigado aos Srs. Parlamentares. (*Pausa.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Reabertos os trabalhos da 30ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito.

Anunciamos a presença no plenário do Sr. Vice-Presidente da TAM, Sr. Ruy Amparo, que é o depoente desta tarde.

Para cumprir as formalidades, firmou o presente compromisso:

“Faço, sob palavra de honra, a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado.” (Art. 203 do Código de Processo Penal; Decreto nº 3.689, de 30/10/1941; art. 415. do Código do Processo; Lei nº 5.869, de 11/10/1973.)

Assinado: Ruy Amparo”.

V.Sa. terá 20 minutos para sua exposição inicial e, se for necessária alguma prorrogação, V.Sa. poderá solicitar. Nós temos sido bastante liberais, para que os depoentes possam falar inicialmente, o que economiza uma série de perguntas.

Então, o nosso Relator, Deputado Marco Maia, já retornou. Seja muito bem-vindo, tome assento.

Sr. Ruy Amparo, V.Sa. tem a palavra, inicialmente, por 20 minutos.

O SR. RUY AMPARO - Muito obrigado, Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs. da Mesa, Srs. Deputados presentes. Antes de mais nada, eu queria agradecer, em nome da companhia, a oportunidade de a gente estar aqui, se expor um pouquinho



e ser muito claro. Os senhores já viram que a gente colocou no nosso *site* todas as informações relativas ao assunto que eu vou expor hoje aqui. Eu estou aqui para responder às perguntas dos senhores. O nosso intuito é de, realmente, deixar tudo muito claro. Eu só queria ressaltar que eu sou Vice-Presidente, responsável pelas áreas técnicas. Faz 18 anos que eu estou na companhia, portanto responsável pela manutenção da aeronave acidentada. Eu pediria que, se possível, as perguntas fossem restritas a minha área. O que eu puder saber de outras áreas, evidentemente que eu vou tentar responder. Eu gostaria de começar com o extrato do *site*, até para a gente entender, assim, como algumas perguntas, a gente sabe que são feitas, eu já vou tentar clarear alguns itens antes. Por exemplo, se esse avião, assim, tinha..., estava dentro, perfeitamente, da legalidade, da segurança, dos coeficientes de segurança. *(Pausa.)* Só um instante, por favor. *(Pausa.)* Pronto. *(Exibição de imagens.)* Antes de mais nada, é importante esclarecer o seguinte: a frenagem de um avião moderno, ela é feita dependendo do sistema de freios de roda, que é um freio de carbono — antigamente eram freios de metal, os aviões da década de 60, não é? — e que possui pelo menos 3 sistemas de frenagem hidráulicos diferentes, redundantes, dependendo de bombas diferentes, quer dizer, de fontes diferentes, não é?, para que esse avião possa parar em qualquer pista, em qualquer condição que esteja dentro do manual. A segunda coisa que eu queria chamar a atenção é que uma companhia, ela nunca pode operar fora dos manuais do fabricante. E o rito aqui é: o fabricante, ele homologa o avião na sua autoridade de origem. No nosso caso, o Airbus é um consórcio europeu, portanto ele deve satisfação à autoridade francesa, à autoridade inglesa e à alemã, que hoje se fundiram numa única autoridade, no processo da Comunidade Européia. Em seguida, esse avião é homologado no país do operador, no caso a TAM. Então, aqui é a ANAC, antigamente era o CTA e o DAC, que hoje se fundiram e que fazem esse processo. Então, em qualquer ponto desse processo, o manual pode sempre ser mais restritivo do que o fabricante propôs no início. Ele nunca pode ser mais liberal, nunca mais livre. E o operador não tem o direito de exceder os limites do manual. Ele tem força de lei. Muito bem. Eu queria começar, então, colocando aos senhores que esse faz parte das premissas do Manual de Performance dos Airbus 319, 320. É uma família: 318, 319, 320 e 321, que têm características semelhantes. Por isso que



os manuais são juntos. Então, no cálculo da distância de pouso, os senhores podem ver lá que, dentro das premissas, nunca está o reversor. Quer dizer, esse é um ponto crucial da nossa discussão de hoje, não é? Eu queria deixar muito claro que todos os cálculos, seja a pista seca, molhada, contaminada, o reversor, ele nunca está lá, ele é um acessório. Aqui, eu acho que é um ponto crucial disso. Dentro daquele princípio de que você tem que trabalhar absolutamente dentro dos manuais, para que a sua segurança seja garantida, porque, daí, várias entidades te auditam e garantem isso aí. Essa é exatamente a página do manual que diz do pouso, na pista 35L, ou seja, a principal de Congonhas, vindo pelo Jabaquara — pode voltar um pouco — em condição de pista molhada, *wet, o full flaps*, são os *flaps* em configuração 4, que, nessa altura, pela velocidade e pela informação de ontem, como a velocidade estava correta, nós já sabemos que ele estava configurado adequadamente também. Ressaltando também... Isso tudo está em nosso *site*, quer dizer, está acessível, há um critério de transparência aqui, está disponível para quem acessar o nosso site. Então, essa é a carta que mostra todos os reversores inoperantes. Ele podia estar com 1 ou 2 inoperantes. Muito bem. Não está muito fácil de ler ali, não é?, mas ali mostra o peso máximo de pouso para essa condição, nessa pista: 64 toneladas e meia. Eu queria lembrar aos senhores que nós estávamos com menos que isso, 62.7 toneladas. A distância de pouso requerida também dá para ler naqueles quadrinhos, em cima e à direita. Os senhores e as senhoras desculpem a tecnicidade desse quadro. À nossa esquerda, ele varia com a temperatura e, em cima, ele varia com o vento, o vento de proa, o vento de cauda, quer dizer, o avião tem toda essa sensibilidade aí. Mas o importante aqui, a distância requerida para pouso, ou seja, uma pista igual a de... como Congonhas... estava declarado. Para esse avião pousar, ele precisaria de 1.350 metros. Se ela fosse declarada contaminada, essa distância aumentaria em 55 metros o requerido. Isso significa que, se Congonhas tem quase 2 quilômetros de extensão, nós estávamos com, pelo menos, 50% de coeficiente de segurança. Esse foi o indutor da decisão do nosso comandante. Ele tem essa carta a bordo, de tomar a decisão de pousar naquela condição. Isso aqui também é outra pergunta que foi muito feita para a gente, não é?, quer dizer, como é que a gente garante que o avião está perfeito? Bom, no sistema de trabalho da TAM, a relação entre piloto e manutenção, ela



nunca é verbal; até para a gente definir responsabilidade, ela é sempre colocada por escrito via o relatório técnico da aeronave. Nós chamamos de livro de bordo, não é?, ele é um dos livros a bordo na verdade, não é? Onde, após cada etapa de vôo, o comandante, ele é obrigado, por normativa interna da companhia, a declarar como está a aeronave, como foi a aeronave no último vôo em relação a possíveis panes. E mesmo quando não há pane, ele é obrigado a assinar por isso. Por quê? Justamente para evitar o esquecimento de declarar alguma pane à manutenção, não é? Então, esse livro de bordo, só para esclarecimento também, ele tem 3 cópias. Uma cópia fica, imediatamente, na mão do mecânico daquela base. É por isso que nós temos acesso aqui. As outras 2 cópias; uma fica dentro do livro de bordo, para que os outros comandantes possam consultar também; e a terceira cópia, quando esse avião passa por Congonhas, ela é destacada e entra nos nossos registros do centro nosso de controle e manutenção. Então, aqui nós temos, com a assinatura do Comandante Kleyber, na passagem por Porto Alegre, não é?, o prefixo do avião... Esse é um documento oficial, foi entregue também às autoridades, foi entregue ao CENIPA aqui. E ali está a resposta do mecânico, porque quando tem pane, ele é obrigado a responder qual foi a atitude dele em relação a esse problema. Então, quando você tem um problema, ele vem nesse livro que está aqui na minha frente, que chama MEL — Minimum Equipment List. Eu vou deixar essa cópia aqui com a Comissão. Nós temos uma cópia aqui, cópia eletrônica também, mas ele pode ser consultado hoje à vontade aqui. E é esse livro em que o mecânico e o piloto discutem se aquele avião tem condições de prosseguir com determinado problema. E se, com aquele efeito, existe alguma ação especial, ou por parte do mecânico, ou por parte da manutenção. Esse livro aqui foi consultado quando esse avião teve o reverso travado. Ele pode voar? Pode voar. A gente já vai mostrar ali quais são as ações do piloto da manutenção. Está muito claro aqui. Então, eu só queria mostrar ali. Nesse caso, o nosso mecânico de Porto Alegre também — está ali o nome, está a assinatura, código ANAC —, ele atestou também. O piloto disse que não tinha nada, e ele atestou que não tinha nada também, porque ele faz a inspeção externa, tal, podia ter batido um pássaro, ou alguma coisa assim, tido algum outro efeito externo. Vamos lá. Muito bem, esse aqui é um extrato desse manual também, dá o procedimento operacional, não é?, e que mostra, olha, claramente: “*Quando apenas*



um dos reversores estiver inoperante, aplique o seguinte procedimento". Esse é o procedimento para o piloto. Por fim, esse é o extrato desse livro aqui... Eu peço desculpas se não está muito fácil de ler, não é? Vai em seguida. Esse é o livro, essa é a bíblia que eles usam. E esse parágrafo, ele mostra: Classe C, é o que nos dá 10 dias; depois... Está no *site*, eu sei que está difícil de ler, mas eu só queria esclarecer isso aí: "*Dez dias. Número instalado, número... 2 reversores por avião. Número requerido para despacho, zero, mesmo sob chuva*". Pronto. Está encerrada a nossa apresentação aqui. Quer dizer, eu queria deixar bem claro aos senhores que a TAM...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Só que não deu para ver... O senhor disse assim: "*Esse é o procedimento do piloto no caso de um reversor não funcionar*". Não deu para ver qual é.

O SR. RUY AMPARO - Pois não. Você pode voltar lá?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É tão pequeno.

O SR. RUY AMPARO - Nair, por favor, é mais uma. Isso. É esse aí. Não, não, é aquele lá.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Se puder ler para nós, daqui não está dando para ler.

O SR. RUY AMPARO - Por favor, mais uma. Ele não está *highlight* ali, Deputado, mas ali diz o que ele tem que fazer em relação aos procedimentos dele.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E qual é? O senhor pode dizer?

O SR. RUY AMPARO - Eu posso ler ali. Ele diz que ele tem que puxar as 2 manetes para trás e reverter o fluxo das 2, como se fosse...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Normalmente, como se não tivesse com nenhuma...

O SR. RUY AMPARO - Exatamente, ele segue o procedimento normal.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Uma funcionaria, e ele controlaria no pedal.

O SR. RUY AMPARO - Exatamente. Perfeito. Por favor, então... Bom, está encerrada aqui, do ponto de vista de *PowerPoint*... De novo agradeço muito. De novo, eu queria ressaltar a nossa disposição de ser transparentes com os Srs. Deputados, não só por obrigação, mas a gente está fazendo isso com a sociedade.



Todo mundo que nos procura nós estamos dando explicações. E faremos isso. Continuamos fazendo, porque acreditamos que, do nosso lado aqui, na manutenção e na TAM como um todo, estava tudo feito adequadamente. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado ao Sr. Ruy Amparo.

Eu pergunto a V.Sa. se os documentos que foram ontem solicitados por esta Comissão, na visita ao Centro de Manutenção, se V.Sa. já os tem para entregá-los à Comissão.

O SR. RUY AMPARO - Pois não. Nós tivemos um pouquinho de dificuldade nossa, também, por causa da chuva, mas eu queria passar às suas mãos aqui. Uma é uma cópia eletrônica. Esse manual eu deixo aqui com V.Exa. Já entrego a V.Exa. Esse é o Minimum Equipment List. Eu trouxe em papel, porque se a gente quiser consultar qualquer coisa, ele está disponível. Fiz até as marcações. Na verdade, ele está aqui em cópia eletrônica, que é o que vai ser mais adequado ao uso posterior de V.Exa. Aqui estão todas as últimas revisões desse avião. Só me antecipando, essa é uma aeronave que chegou para a gente em dezembro. Ela foi vistoriada pela ANAC em Xangai. Eu tenho aqui o nome... Foi uma pergunta que foi feita...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu queria só esclarecer aos demais membros da Comissão, a quem não estava presente e a todos que estão assistindo à reunião o que nós pedimos ontem à direção da TAM no centro de São Carlos. Nós solicitamos, obviamente, os manuais; solicitamos todo o histórico do avião acidentado, tudo o que foi feito nesse avião desde que ele chegou à TAM; solicitamos todos os históricos de revisão de A-320 ocorridos no ano de 2007; e solicitamos das aeronaves que foram incorporadas à TAM, usadas, ou seja, já com utilização em outro operador, anteriormente, todos os históricos de manutenção, intervenções que foram feitas desde que chegaram à TAM. Esses foram os documentos que solicitamos eu e o Deputado Pepe Vargas, que estava como Relator *ad hoc* ontem, pela ausência do Deputado Marco Maia, que estava em Washington. Foi o que nós solicitamos lá, e a TAM se comprometeu, na medida do possível, a entregar tudo hoje. Então, é para esclarecer a todos.

O SR. RUY AMPARO - Exatamente. O que foi solicitado está aqui, Deputado. Então, aqui nós temos o histórico de manutenção desse avião dentro da companhia,



inclusive com todos os *checks-A*. Aqui está detalhado, tarefa a tarefa. Quer dizer, são milhares e milhares de tarefas aqui...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Pelas informações que estão aqui, houve 3 *checks-A* neste ano de 2007, nos dias 2 de março, 18 de abril e 13 de junho. É isso?

O SR. RUY AMPARO - Perfeito, Deputado — 2 de março, 18 de abril e 13 de junho.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Certo.

O SR. RUY AMPARO - Lembrando que o *check-A* é a primeira das revisões. Ela é feita a cada 600 horas de vôo. E também essa aeronave nós recebemos ela em dezembro com 13.900 ciclos, lembrando que a vida de projeto de um Airbus A-320 é de 60.000 ciclos. Portanto, estava em cerca de 20%. Aqui nós temos as revisões separadas das aeronaves que foram recebidas usadas pela TAM e todos os demais *checks* executados nas aeronaves, os grandes *checks* executados em São Carlos este ano.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Bom, eu solicitei à Secretaria da Comissão, Deputado Marco Maia, que a gente requisitasse um técnico da ANAC, para que pudesse fazer o exame detalhado disso. Já me foi fornecido o nome. Nós estamos fazendo o ofício, solicitando a requisição dele, para que ele possa produzir uma análise inicial, para dispor a todos os membros da Comissão. Que, a partir daí, a gente possa esclarecer as dúvidas, está certo? Se alguém tiver alguma dúvida... Eu queria que a Secretaria desse recibo à TAM da entrega desse material, do que está sendo entregue, por gentileza.

Bom, cumprida a primeira fase da oitiva tem a palavra agora o Relator, Deputado Marco Maia, para fazer as suas inquirições pelo tempo que S.Exa. entender necessário para cumprir o seu papel.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Muito obrigado, Sr. Presidente. Uma boa-tarde a todos e a todas. Boa-tarde às Sras. e aos Srs. Parlamentares. Uma boa-tarde aos representantes da TAM, em especial ao Sr. Ruy Amparo, vice-presidente técnico da TAM.

Primeiro, quero dizer a V.Exas. que retornei hoje de Washington. Estive lá com o Deputado Efraim Filho, acompanhando o processo de degravação das



caixas-pretas do Airbus da TAM; das 2 caixas-pretas: a caixa-preta de dados e a caixa-preta de voz. Eu cheguei no domingo à tarde à cidade de Washington. Ficamos lá segunda-feira, o dia inteiro, e terça-feira, até o final da tarde, retornando, portanto, a Brasília. E nós tivemos a oportunidade de participar de um conjunto de reuniões, de acompanhar os trabalhos na NTSB e de colher um conjunto de informações que serão importantes para os trabalhos que nós iremos realizar sobre a investigação deste acidente nesta CPI. Mas eu queria, sobre este tema, Deputado Eduardo Cunha, conversar depois com a Presidência, para que se pudesse definir como nós iremos trabalhar o relato mais minucioso dessas informações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. não estava aqui, mas, baseado em informação preliminar que V.Exa. nos havia passado, convocamos reunião deliberativa para amanhã, em que requerimentos serão deliberados, e marcamos a oitava do diretor do CENIPA já para amanhã, às 11h. Se V.Exa., depois, mais tarde, quiser conversar ou quiser fazer um relato para a Comissão agora, neste momento, fica a critério de V.Exa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós podemos, depois, combinar melhor como fazer este procedimento. Só quero informar, então, que é interesse deste relator e, acredito, também do Deputado Efraim Filho poder ter uma reunião com esta Comissão para informar sobre as questões que nós discutimos e tratamos em Washington nessa diligência feita pela CPI para acompanhar as degravações das 2 caixas-pretas.

Como informação a V.Exas., nós tivemos a oportunidade de acompanhar aquilo que eu poderia dizer que, hoje, é quase um recorde no trabalho, no processo de degravação de caixas-pretas. Os técnicos chegaram com a primeira caixa-preta de dados na sexta-feira, trabalharam no sábado e no domingo. Depois, no domingo à tarde, chegou a caixa-preta de voz. Eles trabalharam, portanto, na segunda-feira e na terça-feira com essas informações. E quando nós saímos lá da agência da NTSB eles estavam ultimando o processo de transcrição da caixa-preta de voz. Então, foi um processo feito com muita rapidez. Eles teriam uma reunião... Aliás, hoje eles teriam um dia em que os técnicos, de forma separada, fariam as análises, a partir das suas convicções. Amanhã de manhã eles fazem uma reunião com todos os técnicos, quando cada um vai apresentar as suas preocupações, os seus



questionamentos, as suas dúvidas. Se não houver a necessidade de buscar uma nova informação na caixa-preta de dados, esse trabalho nos Estados Unidos, em Washington, na NTSB, estará concluído e, portanto, os técnicos brasileiros retornam ao Brasil. E, ao retornarem ao Brasil, poderão trabalhar em cima das informações que receberam lá das caixas-pretas. Então, esse é um trabalho que foi feito muito rapidamente, com muita determinação, por parte dos técnicos brasileiros. Inclusive, eu já elogiei, de público, o trabalho realizado pelos nossos técnicos, pelo coronel Fernando Camargo, que é quem está com a responsabilidade de comandar essa investigação. E eles trabalharam, inclusive, além das horas normais de trabalho dos técnicos americanos. Negociações foram realizadas pelos nossos técnicos brasileiros com eles, que fizeram um trabalho muito rápido, o que dá conta de que nós teremos, também, aprovando os requerimentos que estão sendo propostos aqui nesta CPI, estas informações de forma muito rápida para poder encaminhar o processo de investigação.

Então, queria fazer esse registo, também, da qualidade do serviço que foi realizado lá em Washington, que contava, também, com a presença de técnicos da TAM, na realização desses trabalhos, e que auxiliaram nas identificações e em todo o trabalho de degravação das caixas-pretas.

Bom, dito isso, Sr. Presidente, vamos aos questionamentos aqui da nossa audiência. Eu não tive oportunidade de estar ontem na diligência que foi feita no parque de manutenção da TAM, mas nós fomos informados constantemente pelo Deputado Eduardo Cunha de tudo o que estava sendo realizado, da forma como estava sendo realizada a diligência.

Eu vou passar imediatamente para as perguntas, para os questionamentos, e vou procurar ser o mais rápido possível, para permitir também que os Deputados e Deputadas possam fazer os seus questionamentos.

Sobre as condições operacionais da aeronave TAM, prefixo MBK, na tarde do dia 18 de julho, ou seja, no dia seguinte ao acidente, envolvendo o voo JJ-3054 da TAM, a alta direção da empresa, entre eles o seu presidente, o Sr. Marco Antônio Bologna, concedeu entrevista coletiva à imprensa prestando os primeiros esclarecimentos públicos sobre aquela tragédia. V.Sa. estava presente naquela entrevista?



O SR. RUY AMPARO - Perfeitamente. Eu estava presente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por que, em momento algum, a direção da TAM, naquela entrevista, citou a existência de problemas técnicos na aeronave, mais especificamente com os reversores da turbina direita, o que só foi feito por V.Sa. no dia seguinte?

O SR. RUY AMPARO - Se V.Exa. me permite uma pequena correção, nós falamos, sim, naquele dia. Temos a transcrição da entrevista. Foi uma das perguntas se o avião estava perfeito, e eu falei isso pessoalmente. No dia seguinte...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas V.Sa. abordou com esta convicção de que existia um problema no reverso da turbina?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, nós mostramos, claramente, que aquele avião estava voando com o reverso travado. Tanto eu quanto o meu presidente tornamos isso público lá.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Qual era a real condição operacional daquela aeronave, na sua avaliação?

O SR. RUY AMPARO - Exatamente essa: ela não tinha nenhuma outra pendência, apenas o reversor travado, que não traz nenhuma restrição operacional para esse avião.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Havia algum outro problema — eu volto a insistir nisso — na aeronave, além daquele dos reversores da turbina direita?

O SR. RUY AMPARO - Nenhum. Está na documentação que nós passamos inclusive para o CENIPA.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Sr. Relator, um instantinho.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - O senhor disse numa entrevista coletiva, e a imprensa não registrou?

O SR. RUY AMPARO - Foi registrado, Deputado. Eu estava lá e tinha inúmeras televisões. É que isso... Se o senhor me permite...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Na Rede Globo deu depois como um grande furo de reportagem.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Exato.



O SR. RUY AMPARO - Foi. E eu fiquei numa posição pessoal muito desconfortável. Mas nós mostramos sim. Tem a transcrição, tudo está gravado. Basta ver. Até porque é assim: a gente tem... Olha, deixa eu dizer um negócio: quando aconteceu o acidente, o nosso primeiro procedimento foi...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. RUY AMPARO - Eu acho importante, sim, porque essa dinâmica nós queremos esclarecer também. Quando aconteceu o acidente, o nosso primeiro procedimento foi... Nós temos todo um processo treinado de gerenciamento de crise e apoio aos familiares, às vítimas. E a gente também estava numa situação pessoal também com familiares de funcionários nossos, tanto do prédio quanto do avião, não é? Então, o primeiro ponto foi ajudar esse povo. Foi o que aconteceu na madrugada, logo após o acidente. Em seguida, nós fomos para dar a coletiva e já informamos tudo o que tínhamos de factual em relação ao avião. A gente não podia falar naquela hora de hipóteses. Muita coisa passa pela cabeça de todo mundo. Mas isso era factual; estava documentado, como V.Exa. viu. Quer dizer, não tinha o que esconder.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - O senhor tem o *clipping* da entrevista?

O SR. RUY AMPARO - Nós temos a transcrição da entrevista.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Algum órgão de imprensa mencionou isso?

O SR. RUY AMPARO - Mencionou. Quer dizer, nós...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Todos mencionaram? Desculpe-me, porque eu estava no exterior, e no exterior eu entendi como se uma televisão tivesse dado um furo, à noite, no *Jornal Nacional*, e que essa notícia surgiu. Então, estou mal informado.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Foi assim que apareceu essa situação, como se fosse um furo. Até foi uma informação que surgiu e não se tinha a fonte da informação. Ela não apareceu de forma clara.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A TAM tem a entrevista inteira gravada? Poderia nos fornecer uma cópia dessa entrevista para ficar à disposição da Comissão?

O SR. RUY AMPARO - Nós temos e forneceremos essa entrevista para V.Exas. com o maior prazer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Aí esclarece todas as dúvidas e evita o...

O SR. RUY AMPARO - Eu queria esclarecer também uma coisa, se V.Exa. me permitir, Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. RUY AMPARO - Que nós não estamos nos furtando a falar com nenhum órgão de imprensa. Ontem, na visita a São Carlos dos Srs. Deputados, nós abrimos para todos os órgãos de imprensa, e andaram livremente pela nossa unidade também. É nossa política hoje.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Os pilotos do Airbus tinham conhecimento da deficiência? Sabiam quais os cuidados especiais que deveriam adotar em relação à condução da aeronave, especialmente quanto ao peso máximo para decolagem e quanto às condições de pouso?

O SR. RUY AMPARO - Perfeitamente. Essa informação vai no livro de bordo e é passada para o comandante exatamente na hora em que ele assume aquela aeronave. Tanto é que nenhum outro comandante dos que voaram no avião, nos dias anteriores, reclamou de qualquer problema, de não ter sido informado ou dizendo que o avião tinha algum problema pelo fato de estar com esse reversor travado. E o peso também, Deputado — se V.Exa. me permitir —, a carta mostrou ali, não é? Pelo que eu vi, nós estávamos com 62,7 de peso de pouso, e o peso máximo seriam 64 toneladas. Ou seja, a decisão do piloto foi muito correta de pousar nessas condições.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Ainda com relação ao peso, eu, hoje, vi, quando estava vindo para cá, uma informação no jornal de que a aeronave estava com o tanque completamente cheio ou que existia um excesso de combustível e que isto é uma prática recorrente nas companhias aéreas em função da tributação que é cobrada sobre o combustível. Em algumas regiões do País a



tributação é menor, em outras é maior, e, portanto, as companhias aéreas se utilizam desse mecanismo de abastecerem também as aeronaves de forma diferenciada para terem essa vantagem econômica e financeira. E este seria o caso desta aeronave que vinha de Porto Alegre e que recebeu uma quantidade maior de combustível em função dessa vantagem financeira.

Essa informação procede? Ela existe? As companhias aéreas se utilizam desse expediente para obter vantagens financeiras na tributação do combustível?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, como não é a minha área, eu francamente não chequei essa informação. Desde que o avião esteja dentro dos limites do peso de pouso e decolagem, não há problema em ele transportar mais combustível. O que eu sei é que, ultimamente... Porque nós temos tido muito mais espera, por causa dos aeroportos, do congestionamento. Os próprios comandantes pedem um pouco mais de combustível para voar. Eu francamente não consigo lhe dar essa resposta. Nós podemos chamar algum especialista nosso da empresa para dizer. A única coisa que nós temos certeza é que não se pode colocar nenhum peso a mais, seja carga, passageiro ou combustível, além do peso que o manual permite. Se estava dentro, não há nenhum problema.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, me permita. Será que o senhor poderia me dizer quem seria a pessoa adequada ou indicada, dentro da TAM, que nós pudéssemos convocar para que viesse aqui...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado, nós temos a convocação já aprovada do Presidente da empresa. A idéia nossa é marcar a oitiva dele para quinta-feira da semana que vem. Eu ia propor isso amanhã. Eu acho que cabe ao Presidente... Porque o caso aqui é especificamente — e foi V.Exa. mesmo que requereu essa convocação — da parte de manutenção. Ao Presidente caberá responder ou trazer qualquer assessoria que possa responder qualquer questão.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele virá quando, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A minha idéia é marcar na próxima quinta-feira, às 9h da manhã.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas de qualquer forma pode, também, dizer qual o nome de alguém que possa falar sobre isso, alguém que esteja presente. Não há problema algum.



O SR. RUY AMPARO - Não, não há nenhum problema. Dentro da companhia, nós temos o nosso responsável pela segurança de vôo, comandante Castro. Ele é um piloto de 320, também, e tem toda a propriedade para fazer isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Outra pergunta. A substituição da aeronave Airbus, prefixo PR-MBK, por outra aeronave com 100% de suas condições operacionais não seria o procedimento mais seguro, considerando que a aeronave estava com o seu peso no limite, num aeroporto com aquelas características do Aeroporto de Congonhas?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, eu reitero que, nessas condições de pouso, essa aeronave estava 100% em condições operacionais. V.Exa. viu ali pela carta que nós tínhamos 50% de coeficiente de segurança, na condição reportada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Temos a informação de que uma aeronave, para estar apta para o vôo, necessita da liberação de um mecânico devidamente habilitado pela ANAC, ou na categoria GMP (Grupo Motopropulsor), ou na categoria CEL (Célula) ou AVI (Aviônicos), dependendo do caso. A TAM admitiu publicamente que a aeronave PR-MBK encontrava-se com um item em ação corretiva retardada, o reverso 2 pinado. Ou seja, para um mecânico liberar a aeronave para o vôo, nessa condição, o mesmo teria de ter habilitação fornecida pela ANAC nas categorias Grupo Motopropulsor, em decorrência do tipo de pane, e em Célula, em decorrência de a aeronave estar em trânsito. V.Sa. concorda com essas afirmações?

O SR. RUY AMPARO - Perfeitamente. Cada tarefa da aeronave requer uma certificação especial. Inclusive, em alguns casos, nos *checks* maiores, às vezes requer mais de uma em conjunto. Concordo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. poderia nos informar se o mecânico — ou os mecânicos — que colocaram o item reverso 2 inoperante possuem as habilitações nessas categorias?

O SR. RUY AMPARO - Perfeitamente, Deputado. Nós temos inclusive um sistema de controle de certificação para os mecânicos. Ele é muito semelhante aos dos pilotos, de forma que cada profissional exerça o trabalho ao qual ele está habilitado.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. poderia fornecer a esta CPI o nome dos mesmos e as respectivas certificações?

O SR. RUY AMPARO - Perfeitamente. Eu não tenho aqui, mas não há nenhum problema em fornecer, claro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em todos os aeroportos por onde passou a aeronave PR-MBK, já com o reverso 2 inoperante, até a ocorrência do acidente, os mecânicos que liberaram a aeronave para novos vôos eram detentores das referidas habilitações?

O SR. RUY AMPARO - Perfeitamente. Da manutenção de trânsito eram detentores. Só que aqui cabe um esclarecimento. O mecânico que faz a ação operacional de travamento do reverso é um. Esse é responsável pelo fato de o avião prosseguir durante toda a sua condição operacional até que ele volte para ser removida essa pendência. Ou seja, não necessariamente o mecânico de Macapá precisa ser especializado em reverso. Nesse caso, está bem claro que ele não deve mexer nisso aí.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Eu não sei se vieram nessas informações que V.Sa. repassou à CPI no dia de hoje os relatórios técnicos da aeronave emitidos em cada um dos aeroportos por onde a aeronave PR-MBK passou desde o dia 13 de julho. Essa informação está aqui também ou não?

O SR. RUY AMPARO - Essa informação não está aqui, mas pode ser repassada tranquilamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se possível, eu gostaria que V.Sa. repassasse essa informação à CPI.

O SR. RUY AMPARO - O que eu trouxe aqui hoje foi uma cópia em papel do último trânsito em Porto Alegre e daquele trânsito em Congonhas, que suscitou um pouco de dúvidas, no dia anterior.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Então eu gostaria, se pudesse, que V.Sa. repassasse os relatórios técnicos da aeronave, emitidos em cada um dos aeroportos por onde a aeronave passou desde o dia 13 de julho. Dia 13 foi o dia em que ela foi pinada, não é?

O SR. RUY AMPARO - No dia 13, pela manhã.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pela manhã.



O SR. RUY AMPARO - Aliás, na noite do dia 13 para o dia 14.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A média de permanência atual de uma aeronave em solo, com a porta aberta, varia em torno do intervalo de 25 a 35 minutos. Dentro desse intervalo, os mecânicos têm de fazer o reabastecimento, a manutenção preventiva ao redor da aeronave e se deslocar até a cabine de comando para testar sua condição e liberá-la para o próximo voo. V.Sa. poderia assegurar que o número de mecânicos da TAM para executar essas tarefas no tempo disponível é suficiente para uma liberação sempre segura da aeronave, em qualquer aeroporto em que a empresa opera?

O SR. RUY AMPARO - Perfeitamente, Deputado. Eu asseguro que a manutenção da TAM é segura. Não só é segura, mas é qualificada, habilitada, e nós temos profissionais adequados em cada uma das bases, no tempo necessário. Em menos de 10 minutos nós fazemos a manutenção preventiva externa e mais 5 minutos para conversar com o comandante, ou seja, em 15 minutos nós conseguimos fazer a manutenção preventiva, desde que não haja itens a retificar. Se houver itens a retificar, o tempo necessário será tomado, ainda que atrase o avião, porque a segurança vem em primeiro lugar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Caso as tarefas de manutenção em solo não sejam concluídas no prazo disponível, o que pode gerar atraso no voo, quais os procedimentos que a TAM adota em relação ao voo, à aeronave e ao mecânico?

O SR. RUY AMPARO - Perfeitamente. Nós temos que informar ao aeroporto que aquele avião vai se atrasar. Agora o mecânico tem de fazer o trabalho dele como tem que ser feito. Ou seja, se existe condição de fazer dentro do espaço de trânsito, o que numa aeronave moderna é o mais normal, porque a taxa de pane das aeronaves modernas é muito pequena, ele vai ser feito dentro desses 35 minutos que temos. Se for necessário atrasar o avião, a gente atrasa. E o grande exemplo disso, Deputado, foi no Natal, aquelas famosas 6 aeronaves, em que a gente, apesar de estar numa condição de pressão... Os mecânicos fizeram o trabalho deles, porque a segurança e a qualificação técnica é o que manda.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ainda sobre essa questão da manutenção, V.Sa. poderia nos explicar como funciona a manutenção dos sistemas eletrônicos de um Airbus? Quais são os prazos? Como são feitos esses *checks*?



Como é feito o processo de manutenção dos sistemas eletrônicos do Airbus? Qual a periodicidade? Como é a verificação disso quando em vôo ou em terra? Ou seja, como são feitas essas verificações e manutenções nesses sistemas eletrônicos do Airbus?

O SR. RUY AMPARO - Perfeitamente, Deputado. Não só nos eletrônicos, mas também nos mecânicos, a cada trânsito o avião emite um documento chamado Post Flight Report, quer dizer, relatório de pós-vôo, para os mecânicos. É uma cópia do que o piloto teve ao longo do vôo, das mensagens que ele pode ter tido e que podem não estar mais lá. Por exemplo, um gerador entrou, saiu, mas naquele instante está funcionando, e o mecânico tem que ter esse acesso. Então, além do *report* no livro de bordo, o avião diz ao mecânico se ele tem algum problema. No caso de eletrônicos, isso é mais evidente. Os sistemas eletrônicos de um avião moderno são feitos em forma redundante. Por exemplo, o avião precisa de um giro-laser — a gente chama de computador inercial — para manter a atitude. Ele tem 3, justamente porque a manutenção dele é feita de forma *on condition*. Significa o seguinte: se ele tiver algum problema, esse componente é trocado. Ele não precisa ser retirado antes, porque ele tem processos redundantes. Os componentes eletrônicos normalmente têm... Como o Airbus é um avião muito digitalizado, ele tem vários computadores que fazem a mesma coisa, justamente para que esse processo possa acontecer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. falou que o Airbus é uma aeronave altamente computadorizada. V.Sa. poderia explicar um pouco o que é uma aeronave altamente computadorizada, quais são os instrumentos que dão essa característica à aeronave e ao mesmo tempo, classificar a Airbus em relação a outras aeronaves.

O SR. RUY AMPARO - Pois não. Antigamente, as aeronaves, na década de 60, por exemplo, eram assim: cheias de relógios. Então, a carga da tripulação era imensa, inclusive, a tripulação era muito maior do que é hoje, porque todo o mundo tinha de estar vigiando o tempo todo se tudo estava funcionando adequadamente. Milhares e milhares de leituras. A fim de diminuir a carga dos pilotos e tornar o vôo mais seguro, a eletrônica embarcada propõe redundâncias. Então, especificamente num avião como o Airbus, como o 737NG, como os novos Boeings e os novos Airbus são muito semelhantes em contexto, eles têm computadores que alertam o



piloto para possíveis problemas, especificamente o computador chamado Flight Warning Computer. Então, o Airbus é um avião que, quando nasceu, era mais digitalizado do que os seus pares. Hoje, ele ainda é um avião muito moderno, mas eu diria que está no mesmo nível dos outros aviões que também são digitais e que voam no Brasil. A aviação brasileira é bastante moderna.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. poderia informar quais são as quantidades ou percentuais de *reports* de falhas nesses equipamentos eletrônicos dos aviões Airbus?

O SR. RUY AMPARO - Perfeitamente, Deputado. Eu posso informar inclusive no geral. Existe um ponto de comparação entre todas as companhias aéreas do mundo na operação de determinado avião. Por que essa troca de dados acontece? Porque, se uma companhia tem uma determinada taxa de falha e um sistema maior do que o das outras ou menor, isso tem de ser estudado, porque pode ser sintomático de um problema local. No Brasil, a gente tem uma taxa de falha de eletrônicos um pouquinho maior do que a de um país nórdico, simplesmente por causa da temperatura. Então, equipamentos eletrônicos aqui falham mais do que lá fora. A TAM ganhou da Airbus o prêmio de melhor companhia em termos de despachabilidade técnica, ou seja, de taxas de falha do avião na família 320. A gente chama de "*technical dispatchability*", e o nosso é de 99,2, na média. Isso significa que, a cada 100 vôos, 99,2 saem no horário sem problemas de manutenção, técnicos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nos eletrônicos?

O SR. RUY AMPARO - Em todos. Isso é geral. Nos eletrônicos, é menos ainda, porque a confiabilidade dos equipamentos eletrônicos hoje é fantástica. Quer dizer, eles falham muito pouco.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu queria saber que tipo de ocorrência, de falha acontece nos eletrônicos de um Airbus, mesmo esses 8% de falhas...

O SR. RUY AMPARO - Não, 0,8% no avião inteiro, não é só nos eletrônicos. Eu queria passar às mãos do senhor essa comparação em que a gente vê, exatamente em junho.... Como eu falei, nós ganhamos o prêmio pelo acumulado dos últimos 2 anos, em junho. A gente estava entre os 4 ou 5 melhores. Mas quando nós vemos as companhias com as quais nós estamos comparando, nós vemos que são



as melhores companhias mundiais. O senhor perguntou, desculpe, sobre que tipo falha típica...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Que tipos de falhas acontecem? O fusível queimou?

O SR. RUY AMPARO - Não. O princípio, em cada avião moderno, é o seguinte: um equipamento que não esteja adequado a trabalhar tem de estar fora. Isso vale com equipamento eletrônico e vale com equipamento mecânico. Aliás, é exatamente a razão pela qual o manual manda travar o reversor, que é um componente mecânico... Eu não estou fugindo da pergunta, é que ela é contextualizada. Por quê? Porque o mais inseguro é se esse equipamento tiver um mau funcionamento em vôo. Com os computadores é a mesma coisa. Então, os computadores redundantes do Airbus... Normalmente, os 3 calculam a mesma coisa. Se um não está com o mesmo resultado dos outros, ele é desconsiderado, e vem uma mensagem para o piloto de que aquele computador não está funcionando.

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

O SR. RUY AMPARO - Eu queria convidar o senhor para ver *in loco*, porque eu acho muito interessante mostrar isso na cabina de um avião. É muito mais fácil do que aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vou fazer uma outra pergunta, baseada um pouco na história. O Airbus, como ele é tem uma alta tecnologia embarcada, nós temos uma informação de que os computadores acabam fazendo a maioria dos procedimentos que antes eram realizados pelo piloto, na época dos relógios, dos botões que tinham de ser trabalhados, apertados a todo instante na aeronave. Hoje, o piloto dá o comando ou a tarefa que ele quer que a aeronave realize, e a aeronave realiza, o computador é que dá os comandos todos para realizar aquela tarefa, aquela atividade. É assim que funciona?

O SR. RUY AMPARO - Não só no Airbus, como nos Boeings mais modernos, o nosso EMBRAER 190 também é *fly-by-wire*. Esse é o sistema moderno de trabalho.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esse Airbus funcionava com esta...

O SR. RUY AMPARO - É o mais seguro. Adiantando um pouquinho uma possível pergunta sua, essa assistência dos computadores tem limite, porque a



autoridade do comandante tem de ser total. Então, eu lhe explico: computador de navegação e o *autopilot* gerenciam a programação que o comandante fez do vôo, mas se ele quer fazer uma curva imediata, ele ganha uma autoridade em cima do computador. Em particular no Airbus, uma informação que eu tenho é que, abaixo de 100 pés, o piloto está com autoridade total, ele não tem...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A informação que V.Sa. tem...?

O SR. RUY AMPARO - É a informação técnica, é a verdade. Não é informação, é a informação que eu posso lhe dar. Desculpe, eu me expressei mal. Abaixo de 100 pés, ou seja, se sua pergunta for relativa ao pouso, especificamente voltando ao MBK, a autoridade do comandante passa a ser total. Aliás, reforçando, quer dizer, não é só o Airbus. Eu entendo a sua pergunta, porque esse é um folclore. Quando o Airbus surgiu, em 1988 — e o 320, especificamente, foi o primeiro avião *fly-by-wire* —, essas histórias saíram, elas viraram um folclore. O Boeing 777, por exemplo, foi o primeiro avião da Boeing *fly-by-wire*, e o 787, que acabou de sair, é assim; o EMBRAER é assim. Essa é a forma mais segura.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Mas existem casos de falhas no computador em que ele não responde ao comando que foi dado pelo piloto? Ou ele não executa as funções adequadamente? Aquelas que foram propostas pelo piloto?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, nesse caso...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Existem situações desta natureza?

O SR. RUY AMPARO - Não que eu saiba. Nos sistemas mais cruciais... Por isso é que ele tem 2 ou 3 computadores fazendo a mesma coisa, porque, no fundo, um computador checa o outro. Então, se um computador estiver com o funcionamento inadequado, os outros... Os 4, os 3 ou 4, dependendo do sistema, têm de fazer a mesma coisa, têm de calcular a mesma coisa. E, se um não calcula, é colocado fora pelos outros.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, a TAM nunca teve problemas com o Airbus desta natureza?

O SR. RUY AMPARO - Não, nós não tivemos. Nós, seguramente, não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Os mecânicos da TAM têm autonomia, portanto, para reter um vôo, em caso de algum problema técnico detectado em qualquer aeronave?



O SR. RUY AMPARO - Eles devem, de acordo com o manual, fazer os procedimentos ou de retificação do item ou utilizar esse livro que eu passei aos senhores, que chama MEL. Ou seja, dado um problema, esse problema tem de ser identificado, analisado, e o mecânico tem a orientação de que, se não está na qualificação dele, ele tem de se reportar a São Paulo, para fazer uma análise. Eu lhe dou um exemplo mecânico: o *finger* de uma determinada localidade bate no avião e produz uma massa. O mecânico não pode avaliar isso. Isso está no Manual de Reparo Estrutural, e a gente sempre chama São Paulo e, às vezes, até a própria Airbus. Ele deve, sim, reter o avião. Quer dizer, na dúvida, pára. Este é o mandamento da manutenção. Segurança não perde para nada aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *O.k.* Quantos funcionários a TAM possui em todo o Brasil para atender ao serviço de manutenção em aeroportos?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, são mais de 1.400. Eu não tenho o número exato aqui, mas eu lhe posso. A ordem de grandeza é de 1.500 funcionários para a manutenção como um todo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E esse quantitativo é suficiente?

O SR. RUY AMPARO - É suficiente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está adequado?

O SR. RUY AMPARO - Sim, senhor. Nós trabalhamos 24 horas por dia. Em algumas bases, temos mais movimento; em outras bases, menos movimento, mas está perfeitamente adequado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A TAM pratica salários compatíveis com o mercado para esses profissionais?

O SR. RUY AMPARO - A TAM pratica salários de mercado. O que mede isso é se a gente perde ou não profissionais para outros segmentos da própria indústria.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E não tem perdido?

O SR. RUY AMPARO - Não temos perdido. Nós temos... Para ser muito claro com o senhor, ultimamente, por exemplo, a EMBRAER está tendo um *boom* de crescimento e de necessidade de mecânicos. Então, nós perdemos muitos bons profissionais para a EMBRAER, mas eu acho que é uma questão até do crescimento do País agora, não é questão salarial.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a Gol não tem levado profissionais da TAM?

O SR. RUY AMPARO - A Gol tem levado também, mas nós também temos levado ao inverso. Depende da base, porque uma base é mais confortável. A gente trouxe algumas pessoas da VARIG, das companhias... Nós temos muita gente que veio da Transbrasil. Então, é assim: o número de profissionais é adequado. Existe um *turnover*. O *turnover* na minha área é muito baixo, em torno de menos de 2% da área como um todo — aí não só mecânicos, mas engenheiros —, porque a gente investe muito nesse profissional. O Deputado viu ontem, em São Carlos, um profissional que eu mando para o exterior, para fazer um curso longo e que eu tenho todo o interesse de reter. Então, eu não tenho nenhum interesse em pagar um salário baixo, porque ele me custa muito caro para formar, e um profissional experiente não é fácil de ter. Eu dou inclusive o exemplo de ontem — o profissional que estava lá e que nos explicou do processo de freio. Ele veio da Transbrasil, já estava com vários anos de TAM também. Eu tenho de manter esses profissionais conosco.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Como e onde acontece o treinamento dos profissionais de manutenção da TAM?

O SR. RUY AMPARO - Nós temos uma academia de treinamento. É um prédio, em São Paulo, onde são treinados não só os mecânicos, mas os pilotos, enfim, todos os profissionais da TAM. É um sistema também provido pela Airbus e, de novo, na Boeing e na EMBRAER também é muito semelhante. É um sistema de computador. Existe um treinamento presencial, com professor, mas a maior parte hoje é feita no computador. Nós fazemos assim: toda vez que tem um avião novo, vai um grupo de mecânicos, de instrutores. Isso vai acontecer exatamente agora, na introdução do Boeing 777, que vão fazer no ano que vem. Então, nós temos um grupo inicial que faz o treinamento no próprio fabricante e que está encarregado de instalar o treinamento em nossa academia aqui. Porque não basta só trazer o *software* de computador, tem de alguém saber operar. No treinamento dos mecânicos, por exemplo, mecânico que troca motor tem que ser treinado até em simulador, porque as reações de emergência são exatamente as mesmas, em alguns casos, dos pilotos.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A TAM utiliza alguma empresa terceira para manutenção de suas aeronaves?

O SR. RUY AMPARO - No exterior, nós usamos a KLM, a Alitalia... A nossa política, na Europa e nos Estados Unidos, nós terceirizamos com as companhias locais. No Brasil, no passado, a gente usava companhias, por exemplo, a DIGEX, que é uma companhia homologada 145. Evidentemente, todo o mundo tem de ter homologação. Mas nós chegamos à conclusão de que é sempre melhor ter a manutenção própria. Hoje, nós estamos terceirizando, por exemplo, manutenção do MD-11 com a VEM, no Rio de Janeiro, porque eles têm a especialidade, e nós vamos voar esse avião apenas 1 ano.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E essas empresas e seus empregados possuem homologação da ANAC?

O SR. RUY AMPARO - Com certeza. A gente não...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Inclusive as empresas no exterior?

O SR. RUY AMPARO - Com certeza, com certeza. Há toda uma legislação pertinente, Deputado. Nós temos de ter... Nós não podemos fazer nenhuma atividade... Ninguém pode assinar um livro de bordo... E esse livro que os senhores estão vendo aí ele fica..., é um negócio que é auditável *ad aeternum*. Ninguém pode assinar um livro de bordo numa aeronave sem estar homologado pela ANAC.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E quem fiscaliza o trabalho realizado pelas empresas terceirizadas?

O SR. RUY AMPARO - A própria ANAC, e nós temos nosso Departamento de Controle de Qualidade. Do ponto de vista de autoridade, a nossa autoridade fiscaliza, mas nós temos também auditorias de qualidade nesses locais. Tanto é que, por exemplo, antes do início do vôo de Milão, foi lá uma vistoria da ANAC, foi lá nosso pessoal de qualidade também, para atestar que estava tudo correto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quais foram os motivos que justificaram a retirada simultânea de cada uma das 6 aeronaves da TAM para manutenção não prevista no mês de dezembro do ano passado, o que ocasionou um dos principais episódios da crise que se abate sobre a aviação civil brasileira?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, antes de mais nada, é bom deixar claro o seguinte: essas 6 aeronaves em um contexto fora de horário de pico, numa



segunda-feira à tarde, não teriam efeito nenhum. Naquele contexto em que a meteorologia de Congonhas no dia anterior e naquele dia foi muito severa e estressou bastante a malha, elas tiveram efeito maior. Eu não lembro de cabeça as panes que deram, mas houve um avião que parou em Imperatriz... E, de novo, aqui o mecânico é soberano para, se o avião não está *o.k.*, ele vai segurar onde está. Então, nós tivemos uma pane em Imperatriz, acho que uma em Vitória. Entre 11 horas e meio dia, 6 aeronaves ficaram fora da malha nesse dia. Eu lhe transmito depois quais foram exatamente as panes, o histórico. Nós passamos isso para a ANAC já, mas não custa passar para a Comissão.

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

Mesmo sabendo das condições críticas de Congonhas, a TAM resolveu operar nele com uma aeronave que apresentava defeito no reverso, em condições chuvosas, com lotação máxima de passageiros e com o seu peso no limite recomendado. Essa não foi uma decisão no mínimo temerária ou mesmo de risco da empresa?

O SR. RUY AMPARO - Absolutamente não, Deputado. O senhor vê ali que nós tínhamos pelo menos 50% de coeficiente de segurança embutido nesse avião e, ao limite que o fabricante recomenda, ele ainda é obrigado, por homologação, a também colocar um coeficiente de segurança em cima disso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A definição dos parâmetros e a decisão pela operação ou interdição, permanente ou temporária, de um aeródromo, são responsabilidades das autoridades aeronáuticas. Entretanto, a decisão de operar em um aeródromo considerado crítico também compete às empresas e, em último caso, ao comandante da aeronave no momento da decolagem e do pouso. Como se dá o processo decisório nessas condições por parte do comandante e por parte da empresa?

O SR. RUY AMPARO - Perfeito. A palavra essencial aí é normatização. Nós temos de garantir, para a gente poder obter segurança, que todos os comandantes e todos os mecânicos procedam da mesma forma. Então, começando pelo mecânico, na hora em que ele informa, no livro de bordo, como está o avião ao comandante, num pouso anterior, ele tem uma tremenda responsabilidade, inclusive criminal, em torno do que se passa aqui. Da mesma forma, o comandante, no vôo, recebe as



informações de como está o estado do aeródromo, se a pista está perfeita, se está molhada. E é com base nessas informações dos manuais que ele tem a bordo que ele toma essa decisão. Não sei se respondi perfeitamente sua pergunta.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas essa é uma decisão do piloto?

O SR. RUY AMPARO - A decisão final é do comandante. Ele é soberano para tomar essa decisão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Baseado no manual e nas recomendações técnicas?

O SR. RUY AMPARO - Baseado no manual e em todas as informações, porque as informações de momento mudam. Às vezes, ele pode decolar... Um avião nosso que decola de Paris para São Paulo, a condição meteorológica muda muito ao longo do vôo. Então, na hora em que ele está chegando, ele vai ter de saber se tem vento de rajada, tem chuva, se fechou o aeródromo. Então, aí, ele é soberano para tomar a decisão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A empresa chama o piloto para prestar explicações sobre eventual decisão de não pousar em determinado aeródromo?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, não é a minha área de atuação, mas a política da TAM como um todo é sempre ir pela segurança. Inclusive, é um dos nossos mandamentos. Eu, pessoalmente, não acredito nisso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - De que aconteça esse tipo de situação?

O SR. RUY AMPARO - Não. Tanto é que nós vimos... Apareceu na Rede Globo arremetidas e ... Houve um certo sensacionalismo em torno de arremetidas, que é um procedimento quando o comandante não está seguro do que está acontecendo; ele arremete, vai para um outro aeródromo ou circula de novo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. analisou aquelas arremetidas que houve e foram veiculadas pela imprensa? O que aconteceu, de fato, naqueles...

O SR. RUY AMPARO - Deputado, eu não analisei, não. Eu confesso, eu vi também pela televisão. Nós consideramos um procedimento normal. Não estando seguro para fazer qualquer coisa, ele tem de abortar o procedimento e fazer de novo.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, o senhor acredita que a empresa não chama os pilotos para saber por que ele tomou uma determinada decisão de não pousar em determinado aeródromo?

O SR. RUY AMPARO - Eu acredito que ele só seria chamado se...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor não tem essa informação?

O SR. RUY AMPARO - Eu acredito, é uma crença pessoal, que ele só seria chamado se ele fizesse algum ato inseguro. É diferente, Deputado. Todos os atos que os nossos comandantes...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem trata disso na empresa?

O SR. RUY AMPARO - De novo, é o setor de segurança de vôo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ele é que trata sobre essas situações?

O SR. RUY AMPARO - Nós temos um setor de segurança de vôo que responde diretamente ao presidente, justamente para ter autonomia de fazer auditorias, de fazer todos os questionamentos em todas as áreas operacionais da empresa, seja manutenção, seja área dos pilotos, que é operações de vôo, seja, por exemplo, aeroportos. Esse setor garante ao presidente como está o real estado das operações ali.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Comandante Castro?

O SR. RUY AMPARO - Comandante Castro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual é o nome completo?

O SR. RUY AMPARO - Marco Aurélio Castro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Marco Aurélio Castro?

O SR. RUY AMPARO - Exatamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. tem conhecimento de que a TAM ou alguma outra companhia aérea tenha apresentado alguma restrição formal em relação à operação da nova pista do aeródromo de Congonhas até o momento do acidente?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, antes do acidente, eu não tinha conhecimento de nada. Após o acidente, apenas o que foi visto pela televisão. Como não é minha área de atuação, eu não tinha nenhuma informação anterior. Aliás, eu estava de férias.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.



A última pergunta: o que V.Sa. acha que aconteceu com a aeronave da TAM no dia e nos momentos que antecederam o acidente em si?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, eu não posso fazer conjecturas. Eu só posso dizer aqui que, na minha parte, a parte que a gente conseguiu olhar...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O que a sua experiência lhe diz sobre...?

O SR. RUY AMPARO - O senhor esteve lá com a Comissão. O senhor viu como é feito com rigor, nada é excluído, tudo é tratado com muito cuidado. Nós olhamos para o lado da manutenção. Por isso que eu afirmo com muita segurança que a aeronave estava perfeita, porque nós olhamos isso extensivamente. Quer dizer, cada um olhou para sua área inicialmente. Então, eu preferia não fazer nenhuma hipótese. Não quer dizer que não tenho internamente. Mas eu prefiro não fazer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *O.k.* Muito obrigado ao Sr. Ruy Amparo, Vice-Presidente Técnico da TAM.

Sr. Presidente, esses eram os questionamentos iniciais deste Relator.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Marco Maia.

Concedo a palavra ao Deputado Vic Pires Franco, autor do primeiro requerimento de convocação aprovado.

V.Exa. dispõe, Deputado Vic, de 15 minutos, começando 16h32min e terminando às 16h47min.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Dr. Ruy Amaro, boa-tarde e obrigado pela sua presença aqui.

Eu queria começar fazendo uma pergunta de certa forma simples, mas um pouco direta — o senhor me permita. Mesmo sabendo que um avião estando com seu reversor sem funcionar, com um problema técnico como estava esse, o senhor deixaria um filho seu viajar nesse avião?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, essa é uma boa pergunta. Queria lhe dizer o seguinte: eu tenho família em Rio Preto e faço regularmente o trecho São Paulo— Rio Preto com meus 3 filhos pequenos. Queria declarar aqui que tenho total confiança na manutenção e nos pilotos, que não são a minha área. Tenho total



confiança na TAM. Eu vôo com qualquer avião e qualquer piloto a qualquer momento, com os meus filhos, inclusive.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem certeza, então, que o avião estava, claro, apto para voar, mesmo tendo tido esse problema que houve? A aeronave foi adquirida em 2006. O senhor tem essas informações?

O SR. RUY AMPARO - Perfeitamente. Estão aqui comigo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Sas. compraram de quem essa aeronave?

O SR. RUY AMPARO - É uma empresa de *leasing*. Nós não compramos. É um *leasing* de uma empresa chamada Pegasus. Essa aeronave estava na China, em Xangai. Ela passou por um *check-C*, que é um *check* estrutural.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por que esse *check C* não foi feito aqui em São Carlos e foi feito lá em Xangai, já que, como o senhor falou, a TAM tem uma excelência de serviços aí, o ISO com a Airbus da melhor qualidade? Por que foi feito lá e não aqui?

O SR. RUY AMPARO - Porque a nossa programação de *checks* é uma programação de 2 anos, Deputado, e nem sempre consigo acomodar os *checks*, um avião usado entre os *checks* que vou ter. Eu dou um exemplo para o senhor: nós estamos trazendo 3 aviões da Jetblue até o fim do ano. Esses *checks* nós vamos fazer em São Carlos porque foi uma negociação feita com um tempo hábil. A gente tem ali a nossa capacidade produtiva. Mas ela estava com a matrícula americana, portanto, debaixo da auditoria do FAA, que é o que nos garantia a qualidade da unidade de manutenção em Xangai, onde ela foi feita. O nome é Starco, de Xangai. A ANAC foi lá vistoriar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A ANAC foi lá em Xangai?

O SR. RUY AMPARO - Foi. Toda vez que a gente recebe um avião usado ou novo, a nossa autoridade — aliás, isso é um processo comum em toda autoridade do mundo, é feita uma vistoria na aeronave para ver se ela está de acordo com as condições de aeronavegabilidade no Brasil.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor sabe quem foi a pessoa da ANAC? Porque ontem, quando nós perguntamos aqui ao Presidente, ele precisou... Ele não sabia disso e precisou da ajuda de um assessor para que



dissesse para ele que foi feito em Xangai, o que não é uma coisa usual. O senhor lembra o nome do técnico da ANAC que acompanhou V.Sas.? Porque para um técnico viajar para o exterior — e é claro que o senhor não tem nada a ver com isso — teria de ter a autorização do Presidente da ANAC. Então, não é uma coisa tão usual. E ele não sabia sequer, o Presidente, onde havia sido feito esse *check-C*, que é o *check* mais importante, se não me engano.

O SR. RUY AMPARO - Com certeza. Inclusive para nós, para que não haja problemas de operação, a gente exige que o avião venha com todos os itens zerados do plano de manutenção — *check-C*, *check-A* —, justamente para a gente não ter de parar o avião.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A empresa que fez está na Internet? O senhor tem informações?

O SR. RUY AMPARO - Eu tenho aqui um documento da própria ANAC, que eu passo ao Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor poderia passar para mim?

O SR. RUY AMPARO - Passo já. Mas ele diz o seguinte: "*Vistoria técnica inicial da aeronave PR-MBK. Considerando a vistoria técnica inicial realizada na aeronave Airbus modelo A320*" — vou pular um pouquinho — "*no período de 5 a 8 de dezembro de 2006 em Xangai, informo a V.Sas. que a mesma foi considerada aprovada*". Quer dizer, ou seja, a ANAC vistoriou...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Está assinado por quem?

O SR. RUY AMPARO - Por um setor técnico da ANAC, Jonas Ferreira Santana, Gerente de Fiscalização e Diagnóstico.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Está O senhor poderia passar para a Comissão?

O SR. RUY AMPARO - Deixa eu só complementar porque eu acho que é importante. Acho que eu entendi a pergunta do Deputado. Todo avião novo ou usado, vai um grupo de vistoriadores da ANAC para ver se o avião está de acordo com as leis brasileiras. Por quê? Apesar da gente, como política de companhia, nós nunca trazemos um avião que não esteja debaixo da lei americana ou da lei européia, justamente para não ter problemas nessa passagem de entrada. A ANAC



tem o dever de vistoriar sim. Por quê? Eu dou um exemplo simples, Deputado: No Brasil, pela lei, as inscrições a bordo têm de estar em Inglês e Português. O México, por exemplo, aceita que esteja só em Inglês. O Brasil, não. Então, é obrigação da ANAC garantir que a hora que, nós recebemos o certificado de navegabilidade e isso está vistoriado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. O senhor coloca sempre esse manual que o senhor cita do Airbus como uma verdadeira Bíblia para a TAM. Quer dizer, ele está parece que acima de tudo. É claro, V.Sa. compraram o avião e a Airbus diz que tem 10 dias para consertar um defeito na minha opinião grave que é o reverso, a falta de um reverso, mas existe um regulamento da ANAC — não sei se o senhor sabe; acho que deve saber porque está na sua área, na área técnica — que é o Regulamento RBHA-12189. O senhor tem conhecimento disso?

O SR. RUY AMPARO - O RBHA-121 é o regulamento que cuida de todos os operadores.

O SR. DEPUTADO VICE PIRES FRANCO - Então, nesse regulamento que todas as companhias têm que seguir, no 5.5, tem as orientações para os tripulantes. Lá diz o seguinte: Quando o aeroporto de pouso estiver com a pista molhada, que no caso no dia estava, não estava encharcada, não estava contaminada, mas estava molhada. Tanto é que o avião saiu fazendo aquela, largando aquela água por trás. Não estava encharcada nem contaminada, mas tinha água, é como diz aqui, a tripulação deve: use o auto *brake* no maior ajuste. Na cabine tem 3 ajustes: *low*, *medium* e *hi*. É isso?

O SR. RUY AMPARO - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - No Aeroporto de Congonhas, é o *hi*?

O SR. RUY AMPARO - É o *medium*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É o *medium*. Só em Congonhas?

O SR. RUY AMPARO - Não, depende do aeroporto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por isso é que estou perguntando. Congonhas é considerado um aeroporto que tenha que ser usado o *medium* porque geralmente os outros são mais fracos, vamos assim dizer. Continua aqui: Após o toque confirmar a abertura dos *ground spoiler*. O senhor pode explicar isso?



O SR. RUY AMPARO - Deputado, sem me eximir, o senhor está falando de um procedimento operacional. Quer dizer, isso é bem uma coisa de pilotos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, não estou entendendo a sua explicação sinceramente. É uma determinação para os pilotos da ANAC, para as companhias aéreas. O senhor está dizendo, o senhor está colocando seu manual acima dessa orientação, dessa regulamentação da ANAC, que eu vou lhe complementar: Após o toque, confirmar a abertura dos *ground spoiler* e usar o máximo reverso possível. Se a ANAC manda fazer isso, a companhia, ao meu ver, não poderia levantar um vôo, levantar um avião que não tivesse com o reverso completo porque a ANAC manda aqui neste documento que a companhia tem que usar o reverso máximo. Se o seu avião está com menos reverso do que o normal, não poderia nunca ser usado o reverso máximo. O senhor diz na entrevista do Jornal Nacional que o avião só em pista contaminada ele não poderia voar. Aí eu lhe pergunto: No Pará, no meu Estado, eu estou cansado de levantar vôo daqui e seus comandantes — eu viajo também pela TAM — dizem que, ao chegar no Pará, o tempo vai estar tranqüilo, com temperatura de 29, 30 Graus, com sol. Quando chega lá, o comandante já não dá a mesma informação, está uma chuva, um toró danado e ele tem que às vezes desviar. Outro dia, nós ficamos 30 minutos e ele já estava indo quase que para Macapá. Numa aeronave como essa, o senhor acha seguro isso, Dr. Ruy? Nós saímos de Brasília, por exemplo, numa aeronave em que não pode ser usado o reverso total, e chegarmos numa pista contaminada como essa, com chuva torrencial, lá no Pará ou em qualquer outro Estado do Brasil? Porque confiar na meteorologia no Brasil é muito difícil. Então, gostaria de saber a sua opinião sobre isso.

O SR. RUY AMPARO - Deputado, o que eu lhe asseguro é o seguinte: a operação da TAM é absolutamente segura e o que o senhor mostrou aí nos prova que o comandante é soberano para tomar decisões. Se a meteorologia não está favorável, ele faz uma circulação e aguarda. E se não for possível, ele vai para o alternado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E se no alternado estiver chovendo?



O SR. RUY AMPARO - Quando ele decola, já faz uma análise prévia de todos os aeroportos que estão à disposição dele. Inclusive no Airbus ele tem um sistema que consegue capturar essa informação a bordo. Ele pode pedir a terra essa informação. O senhor já deve ter voado na cabine. Então, o comandante, na hora que decola, especificamente para o Norte...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu queria lhe perguntar. Como é que o senhor sabe que eu voei na cabine? O senhor tem alguma informação?

O SR. RUY AMPARO - Pelo que o senhor está me falando. Eu não tenho, Deputado, desculpe-me. Queria só reiterar o seguinte: o comandante é soberano, um, para pedir mais combustível se ele acha que a condição meteorológica do destino não está boa, ele vai ter que esperar um pouquinho; para ele selecionar o alternado. E eu queria reiterar o seguinte... Quer dizer, nós estamos fugindo um pouquinho da área de manutenção. Acho que essas perguntas seriam muito melhor respondidas por um especialista da área, com toda a certeza.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Vic, só um questionamento, que me fugiu antes, mas como V.Exa. falou da compra do avião e da certificação em Xangai... É comum as empresas aéreas comprarem aeronaves usadas?

O SR. RUY AMPARO - Não é incomum. Nós estamos trazendo algumas aeronaves usadas porque a nossa ordem da Airbus...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não é incomum comprar?

O SR. RUY AMPARO - Não, é comum você trazer aeronaves usadas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É comum trazer aeronaves usadas. E a TAM faz isso com frequência?

O SR. RUY AMPARO - A TAM não faz isso com frequência, não, Deputado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está comprando neste momento alguma aeronave?

O SR. RUY AMPARO - Como falei ao senhor. Nós estamos trazendo 3 aeronaves da Jetblue que são usadas. Mas nós trazemos de operadores anteriores que são adequados e de lessores que cuidam bem do seu avião. Nós temos uma ordem...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A TAM vende aviões também?



O SR. RUY AMPARO - A TAM faz a entrega para os lessores. O avião termina o *leasing* e a gente entrega. A TAM tem por política manter uma idade média de frota baixa. Ela é a mais baixa do Brasil, está na revista *Avião Review*. Só que muitas vezes o fabricante pode não ter o avião para entregar na hora que nós precisamos. Mas não há nenhum problema. O senhor vê que esse avião estava com 13 mil ciclos. A vida de um Airbus é de 60 mil, quer dizer, ele é usado, mas estava bastante novo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Posso continuar?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Por favor, Deputado Vic. Descontarei o tempo do Relator.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Dr. Ruy, o senhor teve conhecimento que esse tipo de avião, o Airbus, teve esse mesmo tipo de problema em outras ocasiões e causou acidentes fatais em outros países?

O SR. RUY AMPARO - Eu vi, tem uma reportagem muito boa do Estado de S.Paulo a respeito disso. Ali foi um problema puramente operacional.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aqui diz que o problema foi no reverso.

O SR. RUY AMPARO - O avião estava com o reverso travado, mas se senhor ler bem a reportagem, o piloto não agiu corretamente ali.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aqui diz o seguinte... Não sei se é o mesmo acidente que o senhor está falando...

O SR. RUY AMPARO - Das Filipinas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Estou falando de Fênix, nos Estados Unidos.

O SR. RUY AMPARO - Desse eu não tenho conhecimento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, um dos reversos do avião havia sido desligado pela equipe de manutenção, um dos reversos. A exemplo do que estava esse seu avião. Estava travado, com o conhecimento da companhia. Com o seu conhecimento técnico, o reverso estava travado. Aqui não, ele foi desligado pela equipe de manutenção. Depois do pouso em Fênix, ao taxiar, o piloto coloca um dos reversos na posição de decolar. Enfim, aí houve o acidente... E também teve o das Filipinas, que foi em 1998. Ali o senhor já explicou também. Com



todos esses problemas, o senhor não se preocupou ao ver um problema, na minha opinião, de leigo, tão grave como este de um reverso não estar funcionando num país onde chove no destino, mas está sol aqui? O que me chamou a atenção e que me fez pedir que o senhor viesse aqui foi a entrevista que o senhor deu à Rede Globo, da tal pista contaminada. Isso me preocupa muito, porque a gente levanta vôo aqui em Brasília com sol de brigadeiro, mas desce no Pará com chuva torrencial, e no caminho, como lhe falei, o comandante diz que vai estar um sol danado lá. E aí o senhor diz: *“Bom, mas ele tem a opção de ir para Macapá”*. Em Macapá estando chovendo, porque na Amazônia às vezes chove... Chovendo em Macapá, ele não consegue ir para lá. Santarém, a terceira, fica a uma hora e quinze. Aí, acaba o combustível e ele vai ter que descer na marra mesmo, com o reverso funcionando pela metade, não é? E aí, eu lhe pergunto: é uma pista contaminada, o que o seu comandante deve fazer?

O SR. RUY AMPARO - Nenhum problema, Deputado. Se o senhor viu ali no procedimento, ele requer só 55 metros a mais de pista. A pista contaminada, tal qual a definição, é uma pista que tem muitas poças d'água ou tem gelo ou tem... há uma condição diferente. No caso do Norte do Brasil, os aeroportos fecham porque a visibilidade é danificada pela chuva, não é?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. RUY AMPARO - Não sei se eu respondi a sua pergunta. Ou seja, não tem... Esse nosso avião estava absolutamente seguro e adequado àquelas condições de vôo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor disse que o piloto é que deve saber, ele é soberano, se pode ou não pousar com um reverso sem funcionar. Então, é porque não é seguro.

O SR. RUY AMPARO - Não, o piloto... porque ele recebe as informações da pista como está.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas se o senhor diz que o piloto é soberano...

O SR. RUY AMPARO - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ...para pousar com o reverso, aí o senhor está aqui, automaticamente... Relator.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É que me bateu uma curiosidade aqui. Tem alguma aeronave voando neste momento com o reverso pinado?

O SR. RUY AMPARO - Não, nenhuma.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nenhuma?

O SR. RUY AMPARO - Nenhuma.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É a pergunta que eu iria fazer. Não existe nenhuma aeronave com nenhum tipo de problema? Não vou falar... Já que o senhor já respondeu de reverso, eu vou perguntar claramente para o senhor: existe alguma aeronave da TAM voando pelos espaços do Brasil que esteja com algum tipo de problema técnico que em seu manual da Airbus diz que pode esperar 10 dias, o que eu acho um absurdo? Não estou falando em relação a um procedimento... Da Airbus, começa pela Airbus, dizer que um avião com problema de reverso pode ficar 10 dias voando. Pode até demorar 10 dias para consertar, mas no chão, na minha opinião. Mas eu sou leigo, quem sou eu para achar isso. Então, eu quero lhe fazer uma pergunta mais direta que o Relator. O senhor já respondeu: reverso não tem problema. Mas existe alguma aeronave da TAM voando pelo Brasil que tenha algum problema técnico, que possa esperar o *check-A*?

O SR. RUY AMPARO - Não tem nenhuma restrição para esperar o *check A*, Deputado. As restrições...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ou qualquer *check*.

O SR. RUY AMPARO - Não. Deixe-me explicar, acho que é importante. Esse livro aí que eu passei para a Comissão, que se chama *Minimum Equipment List* e que regula, de acordo com as redundâncias que tem um avião, como o avião pode ser despachado, pode decolar, tem 4 categorias de trabalho: Categoria A, tem que ser resolvido no dia; Categoria B, em 3 dias; C, em 10 dias; e Categoria D, 120 dias. Tem... Alguns itens podem ser diferidos até o próximo *check-D*. Então, eu lhe dou um exemplo: o *finger* de Manaus bateu num 320. Produziu uma moossa. A Airbus vem e fala: "*Olha, pode usar o seu MEL aqui, Categoria D, 120 dias*". Isso tem que estar preciso. E o mais importante é que aquilo...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aconteceu isso?

O SR. RUY AMPARO - Aconteceu várias vezes.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A ANAC é comunicada.



O SR. RUY AMPARO - A ANAC é comunicada. Existe um relatório chamado Dificuldade de Serviço, quer dizer...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas eu continuo batendo na tecla do piloto soberano. É isso que está me preocupando.

O SR. RUY AMPARO - Não. Deixe-me só terminar porque é importante, porque aí é o ponto de partida, é antes da decolagem. Antes da decolagem, o que tem que ser assegurado ao comandante é que: 1 - as condições do avião estão perfeitamente dentro daquelas condições operacionais para fazer aquela etapa — porque um avião que sai para Paris é diferente de um avião que sai numa etapa mais curta, não é? 2 - o comandante tem que ter essa ciência e tem que saber perfeitamente quais são os procedimentos que serão utilizados se eles forem diferentes. Esse livro tem que ser seguido. Depois, quando o avião decola, toda variação que foi produzida ao longo do vôo, é como eu disse ao senhor, o comandante é soberano e tem a responsabilidade e a obrigação de gerenciar essa avaliação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. Eu queria lhe fazer uma pergunta. Eu estou aqui com o *Normal Operation Landing*, que é da sua área não é?

O SR. RUY AMPARO - Não. É da área de operações de vôo. É dos pilotos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Hein? É uma área de manutenção, não é?

O SR. RUY AMPARO - Tudo que é de operações de vôo tem uma área separada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas eu vou... É da própria TAM, eu vou fazer a pergunta...

O SR. RUY AMPARO - Pode fazer a pergunta, por favor. Claro.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou fazer a pergunta. Está em inglês aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado, só para lembrar a V.Exa. que, já descontando o tempo do Relator, V.Exa. já está no limite. Mais 2 minutos para V.Exa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu posso, eu posso...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dois minutos.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Obrigado. Eu vou traduzir. A eficiência... Isso aqui é um *report*, um boletim da própria TAM, interno. Então, diz o seguinte: *“A eficiência da pressão reversa é proporcional ao quadrado da velocidade. Então, é recomendado o uso da pressão reversa em alta velocidade. Selecione o máximo reversor possível quando a cabine tocar no solo”*.

O SR. RUY AMPARO - Perfeito, Deputado. Significa o seguinte: que o reversor, do meio da pista em diante, não funciona quase mais nada, ele não tem efeito. Ele só tem algum efeito no início. O que esse boletim está dizendo... Não é da minha área, mas eu entendo, porque eu sou engenheiro da aeronáutica, não posso me furtar a isso, não é?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor entende, é claro.

O SR. RUY AMPARO - ...é que o reverso só funciona com alguma atuação em alta velocidade.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor confirma esse documento?

O SR. RUY AMPARO - Eu não confirmo esse documento. Não é da minha área.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, não é da sua área...

O SR. RUY AMPARO - Eu não consigo dizer, por favor. Isso me parece ser um manual de treinamento operacional, qualquer coisa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E qual é essa alta velocidade a que o senhor se refere?

O SR. RUY AMPARO - Do ponto, no início da corrida de pouso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas qual é a alta velocidade, o senhor como engenheiro.

O SR. RUY AMPARO - Não vou... Quando eu era engenheiro de aerodinâmica, eu sabia. Auto-subsonico, auto... Eu sei o seguinte: em baixas velocidades, o reverso não funciona para nada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas em alta, quando ele está pousando, o reverso é importantíssimo.

O SR. RUY AMPARO - Ele só funciona... Não é que é importantíssimo. Ele só tem algum efeito nas velocidades mais altas.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas...

O SR. RUY AMPARO - Ele não tem nenhum efeito quando a velocidade começa a baixar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então, mas quando ele está tocando no solo, é velocidade alta. E aí o próprio manual da TAM manda o comandante colocar o reverso no máximo possível.

O SR. RUY AMPARO - A nossa...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Numa pista como Congonhas, então, nem se fala. A última pergunta que eu lhe faço...

O SR. RUY AMPARO - Tá.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor considera a pista de Congonhas segura, o Aeroporto de Congonhas seguro?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, eu não posso responder sobre isso, porque, assim, as posições declaradas do aeroporto é que dizem se ele é seguro ou não, não é? Cabe à companhia analisar a condição tal qual declarada pela autoridade aeroportuária e fazer a análise, se o seu avião pode pousar ou não ali, não é?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então, aí o senhor volta para a mesma tecla do piloto soberano. Aí eu lhe pergunto, para encerrar: se a perícia na caixa-preta concluir que o acidente deveu-se a uma falha mecânica, a TAM vai culpar o piloto, porque ele é soberano para decidir?

O SR. RUY AMPARO - Não, mas ele tem que ter tido essa informação, não é?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então, aí existia uma falha mecânica do reverso...

O SR. RUY AMPARO - Deixe-me esclarecer um negócio para o senhor: o Aeroporto de Congonhas, até a década de 80, operava aviões muito maiores do que o A-320. Por exemplo, o Boeing 767, da Transbrasil, e os A-300, da VARIG, Cruzeiro e VASP, operavam lá. Eles são muito maiores. Ou seja, o A-320 é um avião adequado a esse aeroporto. A pista, não é minha especialidade, de novo, sem querer me esquivar, a minha especialidade é manutenção, mas me parece que, se a aviação brasileira operava lá *widebodies*, que são aviões muito maiores, muito mais



pesados, na época de uma tecnologia muito mais antiga, o 320 é adequado a operar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Encerrando, Sr. Presidente, eu só vou aqui passar para um documento interno da TAM que vai de encontro a tudo que a gente está... Eu fiz questão de trazer esse documento. É um Boletim de Operações Técnicas, chamado BOT, se não me engano.

O SR. RUY AMPARO - Esse é do setor chamado operações de vôo. O setor dos pilotos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, o senhor prefere que eu não, que eu não...

O SR. RUY AMPARO - Fique à vontade, Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, não, eu estou dizendo: eu posso deixar para o Presidente. É melhor deixar para o Presidente, para que fique mais... Eu agradeço a sua...

O SR. RUY AMPARO - O senhor me desculpe, assim, mas eu não tenho conhecimento...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, eu entendo perfeitamente. Entendo perfeitamente. Eu queria só, Presidente, por uma cortesia, ceder 30 segundos... O Deputado Carlos Zarattini queria só fazer um complemento, e eu não gostaria de deixar de dar esse aparte a S.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. não tem nem mais o que ceder, mas...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Só uma pergunta: essa inspeção em Xangai do funcionário da ANAC foi custeada pela ANAC ou pela TAM?

O SR. RUY AMPARO - Normalmente pela ANAC. Nós pagamos o emolumento... Ah, desculpe-me, existe toda uma norma aí. Quando a companhia pede uma inspeção externa, quer dizer, no caso, é um procedimento normal, a gente paga o emolumento... Eu não sei como a ANAC faz aí nos processos internos, mas ela envia o pessoal lá.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Todas as despesas são pagas...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Zarattini, V.Exa. terá a oportunidade, no seu momento, de fazer os questionamentos que entender necessários.

O primeiro orador inscrito, pela ordem, é a Deputada Luciana Genro. V.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando às 16h55min.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada, Presidente. Dr. Ruy, eu tenho que fazer alguns comentários que eu sei que não são da sua área, mas em o senhor sendo vice-presidente, mesmo que técnico, eu acho que... Eu me sinto no dever de dizer, primeiro, que eu fiquei bastante chocada quando eu olhei no *site* institucional da TAM os 7 mandamentos, porque o primeiro mandamento é: "*Nada substitui o lucro*". Depois, só no terceiro mandamento nós vamos encontrar a segurança. Mais importante que o cliente é a segurança, mas não diz que mais importante que o lucro, que está no primeiro mandamento da TAM: "*Nada substitui o lucro*". Eu fiquei muito chocada. E inclusive, quando eu recebi uma carta do Sindicato Nacional dos Aeronautas, dos aeroviários, dos aeroportuários, dos aeroviários de Guarulhos, aeroviários de Pernambuco e aeroviários de Porto Alegre, onde eles diziam que a companhia diminui as margens de segurança para ampliar a lucratividade — e esta fórmula tem sido adotada com a sobrecarga de jornada de trabalho de pilotos, comissários e pessoal de terra, além da terceirização sem critérios —, eu entendi uma coisa com a outra: que o lucro está acima de tudo; nada substitui o lucro. Então, a superexploração dos trabalhadores, inclusive colocando em risco a segurança, porque a sobrecarga de jornada de trabalho coloca em risco a segurança. Ela se explica, pelos mandamentos da TAM, este manifesto dos sindicatos.

Eu queria também lhe perguntar — não sei se é da sua área: mas, depois que ocorreu o acidente, o Presidente da TAM decidiu que enquanto não houver *grooving* a TAM não pousa em Congonhas com chuva. E ele diz que a determinação de não pousar em Congonhas em dia de chuva não foi tomada antes porque o tempo estava seco. Só que o acidente ocorreu numa terça-feira, e as chuvas em São Paulo começaram no domingo; e na segunda ocorreu a derrapagem da Pantanal; e na terça ocorreu o acidente. Então, a terça, na verdade, foi o terceiro dia de chuva em que a TAM continuava operando em Congonhas, sem *grooving*. Depois do acidente,



acho que fez bem — pena que foi tarde: 200 pessoas morreram tragicamente: parou de operar.

Então, afinal de contas, o *grooving*, na opinião da TAM, ele é ou não é fundamental na pista molhada? Porque o Presidente da ANAC, aqui, e o Presidente da INFRAERO, numa coletiva que deram em São Paulo insistiram em dizer que o *grooving* não é importante. Eu gostaria de saber a opinião da TAM, porque, se a TAM mandou não pousar mais em Congonhas enquanto não tiver o *grooving* em condições de chuva, eu quero saber qual é a opinião e por que essa atitude não foi tomada antes.

E a última pergunta — vou deixar bastante tempo para o senhor responder; talvez eu tenha alguma outra coisa a dizer depois, conforme a sua resposta — é sobre o manual da TAM, porque a matéria do jornal *Folha de S.Paulo* do dia 22 de julho... faz uma extensa matéria sobre o manual da TAM, que orienta a usar reversor para pousar. E a matéria cita, entre aspas, dizendo que o manual, que é detalhado, em inglês, diz que “*é recomendado o uso de pressão reversa em alta velocidade e que a eficiência do reversor faz o avião frear rapidamente*”. Então, o manual da TAM orienta sempre a usar o reversor, mas, ao mesmo tempo, o senhor diz que, de acordo com o manual da Airbus, o reversor não precisa estar funcionando porque ele não é tão fundamental. Então, eu vejo uma contradição entre essas duas orientações: por um lado, a da Airbus; e, por outro lado, essa outra do manual da TAM, que é um manual de treinamento da tripulação, que explica essa necessidade do uso do reversor; é recomendado em todos os pousos, independente das condições.

Por favor.

O SR. RUY AMPARO - Deputada, evidentemente, pedindo desculpas por aquilo que não for da minha área de especialização, vamos começar aqui, primeiro, pela segurança. Em todo o meu histórico nessa companhia, que são 18 anos, eu nunca me senti compelido a fazer qualquer coisa que desviasse da segurança ou das normas. Eu trabalhei com o Comandante Rolim, eu trabalhei com os presidentes seguintes. Então, como eu falei, eu tenho bastante confiança na segurança da companhia, mesmo em áreas que não estão sob minha responsabilidade ou meu conhecimento.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas o primeiro mandamento é o lucro.

O SR. RUY AMPARO - Quanto aos funcionários... A nossa interpretação interessa ao conjunto dos mandamentos, Deputada, não é...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Ah! Não tem uma hierarquia?

O SR. RUY AMPARO - Não tem uma hierarquia. Esses mandamentos já estavam na TAM quando eu entrei nela. Eu lhe asseguro o seguinte: eu nunca fui compelido a fazer qualquer coisa que desviasse da minha formação — eu sou um engenheiro aeronáutico — em nome do comercial. Eu queria ressaltar... A senhora imagina a pressão que a manutenção teve, inclusive do usuário e de imprensa... *“Como vocês seguram 6 aeronaves?”* Porque a segurança manda que a gente verifique; se tem um problema, nós vamos verificar. E o comercial, nessa história, não é que a gente não tenha respeito ao usuário que está ali no aeroporto, mas a segurança dele é mais importante. Acho que isso é importante ressaltar.

Segundo: o número de funcionários. A TAM tem hoje 17 mil funcionários, o que dá pouco menos de 170 por aeronave. É mais do que a média das companhias internacionais. Então, assim, de novo eu respondo pelo meu universo, mas eu entendo que é uma filosofia da companhia inteira...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O senhor acha que são improcedentes essas queixas de todos os sindicatos nacionais de aeroviários?

O SR. RUY AMPARO - Não é que eu acho. Respondendo pela minha área, eu tenho certeza. Nós temos o que é necessário, o que é adequado para prover segurança, descanso, férias, etc., etc. Inclusive isso também é auditado. E uma coisa importante: a gente é auditado não só pela ANAC; nós somos auditados pelas autoridades internacionais, das quais nós temos certificação. Então, nós temos a certificação européia; quando nós vamos para os Estados Unidos, é essa Certificação 129, do FAA. Ou seja, é um conjunto de autoridades, mais as empresas de *leasing* que nos auditam para ver como nós estamos cuidando do equipamento delas; mais companhia de seguro. Ou seja, a gente não consegue fazer coisa... mesmo que tivesse alguma hipótese, você não consegue, você tem de fazer tudo certinho.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas o senhor pode afirmar aqui que os pilotos não ultrapassam a carga de trabalho recomendada?

O SR. RUY AMPARO - Os pilotos não são minha área de atuação. Mas, por filosofia da companhia...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não é sua área. Então, o senhor não pode garantir isso.

O SR. RUY AMPARO - Por exemplo: esse comandante assumiu o vôo antes de ir para Porto Alegre. Quer dizer, naquele dia ele estava descansado. De novo, eu estou falando um pouco fora da minha área. Mas isso é um exemplo. Ele não tinha nenhuma relação de cansaço naquele dia. E, por fim, eu acho o seguinte: tudo isso... esse manual... o que a senhora falou é muito parecido com o que ele falou em Inglês. Então, isso pode ser alguma coisa... e me parece ser alguma coisa de treinamento aí. O manual operacional, que é o que está a bordo — e não é só o da Airbus, porque ele passou pela autoridade francesa e brasileira —, ele é o que vale, ele é o que tem de ser seguido. É o último dos manuais, e é a maneira como o comandante, o mecânico e toda a tripulação se relacionam.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - É que na *Folha* diz que esse é o manual de treinamento da tripulação da TAM. E depois eu não vi nenhum desmentido da TAM a respeito disso na imprensa.

O SR. RUY AMPARO - Deputada, pedindo-lhe desculpas, quer dizer, eu não conheço esse manual. Então, eu não estou em condições de lhe dar essa resposta aqui. Não só não é a minha área: eu também não conheço esse documento especificamente.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Certo.

E o *grooving*? O senhor também não tem condições de opinar?

O SR. RUY AMPARO - Também não. A única coisa que eu sei — não posso me furtar, até porque eu sou engenheiro aeronáutico —, quer dizer, o *grooving* é um instrumento que permite o escoamento mais rápido numa pista. Ele poderia ser substituído por uma inclinação da pista lateral, de forma que a água... o interessante é que o coeficiente de atrito da pista seja aumentado. Mas aqui já estou falando fora da minha especialidade. Realmente, eu peço desculpas, eu não consigo responder a isso.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Uma pergunta, aqui, a pedido do Deputado Vic: quando foi a primeira vez em que essa aeronave acidentada voou? O senhor sabe? Pela TAM.

O SR. RUY AMPARO - Ela voou na TAM no dia 10 de janeiro. Foi no começo de janeiro deste ano.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada.

O SR. RUY AMPARO - Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Luciana Genro...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por favor, o senhor tem a data exata?

O SR. RUY AMPARO - Está aqui. Ela foi recebida em 22 de dezembro, em Xangai; transladado. Foi padronizada em São Carlos, no interior novo da TAM, e fez o primeiro vôo comercial em 10 de janeiro. Isto aqui mostra também que nós não tivemos pressa também. Se tivesse algum problema, a gente tinha cuidado porque ele ficou em São Carlos alguns dias.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, apenas...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E ela era considerada uma aeronave problemática?

O SR. RUY AMPARO - Não, não. Até onde eu tenho informação, não. Ela estava na média dos nossos 320.

Eu vou passar às mãos do Presidente... Essa informação que o senhor tem... Inclusive aqui tem quando foram feitos os últimos *check-A*.

Isto aqui é um resumo do histórico de manutenção. E eu peço desculpas porque está um pouquinho rabiscado aí.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Perfeito.

Só para satisfazer uma curiosidade que tem a ver com isso. Ontem se falou muito, e V.Sa. falou aqui, sobre a política da TAM de ser a empresa que tem a frota mais nova — até 8 anos de uso, de média; 7, 8 anos de uso, em média. Como essa política se incorporou já a uma aeronave de 8 anos de uso, como era o caso dessa?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, nós trouxemos, este ano, mais de 12 aeronaves, das quais a maioria absoluta são aeronaves novas. E, a partir do ano



que vem, só vêm aeronaves novas. Foi só uma condição de disponibilidade de mercado. Quando a gente faz uma ordem do avião, nós temos uma espera de 3 anos para poder ter a aeronave. Nesse instante...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, permita-me. É importante.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu queria fazer um último registro, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Por favor.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu sinto, neste momento, pelo depoimento do Dr. Ruy, que nós nos equivocamos. Nós tínhamos de ter convocado...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, Deputada...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - ... o Presidente da TAM, com toda a sua assessoria técnica.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Nós convocamos o Presidente da TAM.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sim, primeiro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Foi uma decisão nossa, da Comissão, debatida aqui, de não trazê-lo antes...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu sei, eu sei. Por isso eu estou assumindo o erro coletivamente. Nós nos equivocamos, porque quem precisava estar aqui para esclarecer todas essas coisas era o presidente da companhia, com toda a sua assessoria técnica.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas V.Exa. se lembra de que houve um debate aqui e de que nós chegamos à conclusão de que o melhor era o Presidente vir após ter informações sobre a caixa-preta. Daí a razão pela qual nós deliberamos deixar para a próxima semana. Aí o Deputado Vic...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Atendendo a um pedido do Deputado Vic.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É verdade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - É. O Deputado Vic, em função da entrevista que o Dr. Ruy havia dado acerca do reverso, apresentou um



requerimento extrapauta, que nós apoiamos. E entendemos que a presença dele aqui não teria muito significado a ver com a caixa-preta. Então, optamos por ouvi-lo nesta semana.

Não é que nós nos equivocamos. Foi uma decisão tomada já com esse conhecimento. Tanto que, quando V.Exa. perguntou sobre quem era o responsável pela área de segurança de vôo, eu disse: *“O Presidente vai vir aqui”*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Na quinta-feira que vem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Já designei a data para o Presidente vir aqui: na quinta-feira, dia 2, às 9h da manhã. E aí ele estará com toda a assessoria, para responder a todos esses...

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Um registro rápido, porque V.Exa., como sempre, já extrapolou o seu tempo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É um registro muito rápido.

O senhor passou um documento oficial da ANAC...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Foi um documento entregue pelo...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É. O senhor passou para mim. Foi um documento entregue pela TAM.

Para o senhor ver, Sr. Presidente, como a coisa cada vez está pior dentro da ANAC ou na relação ANAC/empresa aérea. Esse documento é datado do dia 10 de janeiro, em que o Dr. Jonas Ferreira Santana manda para o Dr. Fernando Bernardes Novato, que é o Diretor da ANAC, a autorização... que esse vôo estaria apto. E no dia 10 o vôo já estava no ar.

O SR. RUY AMPARO - Desculpa...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É apenas uma observação.

E, no item 2 desse documento, ele diz o seguinte: *“Outrossim, informo a V.Sa. que o ELT 400 deverá ser registrado no Centro de Controle...”*. *“Deverá ser registrado”*. Entendeu?

Então, é a única coisa que eu queria observar ao Sr. Relator.

O SR. RUY AMPARO - Deputado, deixa eu...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas aí ele já estava com o procedimento internado, pelo que eu estou entendendo, porque ele já tinha prefixo.

O SR. RUY AMPARO - Posso...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Sa. pode explicar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Seria bom explicar, até porque é de 10 de janeiro de 2007 o documento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Por favor. Antes de passar para o próximo...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas esse avião começou, Relator, só para o senhor saber — o senhor estava viajando para o exterior —, ele começou a viajar em 2007 realmente.

O SR. RUY AMPARO - Não, na mesma data, provavelmente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Esse avião tem 6 meses de uso na TAM.

O SR. RUY AMPARO - Senhores, entendam o seguinte: esse documento é o último dos documentos antes que uma aeronave seja liberada para vôo. Então, o fato de ele estar com o mesmo dia ou ser concomitante não tem nenhum problema. E esse documento é emitido para o nosso... não é para a ANAC, é para o nosso Diretor Técnico, o engenheiro Sérgio Novato, que está aqui.

Só um instante, Deputado...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. Esse documento é da ANAC, Dr. Ruy.

O SR. RUY AMPARO - Eu sei, mas nós precisamos desse documento... Antes... A nossa autoridade, se ela não declarar o avião aeronavegável...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Vocês só podem voar com esse documento. É isso?

O SR. RUY AMPARO - Eu só posso voar depois... Então, muitas vezes o avião está pronto, e ele espera...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A TAM está perfeita. Eu só estou dizendo que este documento foi datado do dia 10. E saiu no dia 10, da mão desse Dr. Jonas Santana, que é o Gerente de Fiscalização e Diagnóstico...

O SR. RUY AMPARO - Para nós.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Para vocês, não.

O SR. RUY AMPARO - Para nós.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Hein?

O SR. RUY AMPARO - Sérgio Fernando Bernardes Novato é nosso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, para a TAM.

O SR. RUY AMPARO - Isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois, então. Então, no dia 10. E no dia 10 a aeronave já estava no ar.

O SR. RUY AMPARO - Ele só voou depois de esse documento chegar, Deputado. Esse é o que atesta que o avião completou todo o processo dentro do...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O.k., Deputado.

Vamos tentar ordenar a ordem aqui? Se não, a gente vai perder o foco, e quem está inscrito será prejudicado.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Próximo orador inscrito, Deputado Pepe Vargas.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Pela ordem, Sr. Presidente!

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

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Sr. Presidente, só pedindo que o senhor possa... cada Deputado que tem o seu tempo usar o seu tempo para a gente chegar... Se não, não vai chegar o nosso tempo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Estou tentando fazer isso, Deputado Sabino. E V.Exa. pode colaborar com a gente agora, neste momento.

Deputado Pepe Vargas, V.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando às 17h10min e terminando às 17h20min.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Antes de mais nada, Sr. Presidente, permita-me fazer um comentário: é óbvio que cada Parlamentar tem o direito de fazer uso da palavra, no seu mandato, da forma que melhor lhe aprouver. Entretanto, eu não posso deixar de fazer um comentário: dizer que é muito melhor termos o clima de inquirição que estamos tendo aqui, agora, neste momento, com o



Vice-Presidente Técnico da TAM do que o clima que tivemos de manhã, com o Diretor-Presidente da ANAC. As pessoas podem fazer as perguntas, permitindo que o depoente possa responder, e sem algumas questões que, no meu julgamento... eu creio que hoje de manhã teve uma certa conduta agressiva, que, felizmente, hoje de tarde a gente não tem. Não é que eu queira que tenham a mesma conduta, a mesma veemência de fala,...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Depende da responsabilidade de cada um, a nossa veemência, Deputado.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - ... de questionamento.

Bom, eu parto do pressuposto de que V.Exa. já está dirimindo que a TAM não tem responsabilidade nenhuma?

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu só vou fazer um pedido: V.Exa. tem o tempo; o tempo é seu. Pediria que V.Exa. não fosse aparteado, a menos que concorde.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Exatamente.

Não que eu ache que deva ser adotada a veemência que foi utilizada hoje de manhã com o Vice-Presidente Técnico da TAM. De forma alguma. Acho que cada Parlamentar pode perguntar as questões de forma contundente, mas dando tempo para as pessoas responderem, até porque o nosso objetivo aqui é dirimir dúvidas. Eu parto do pressuposto de que nós estamos aqui para investigar. Nós não temos prejulgamentos. Nós estamos aqui para fazer investigação.

Feito esse preâmbulo, Sr. Presidente, eu queria perguntar ao Sr. Ruy Amparo o seguinte. Vou tentar retomar algumas questões que não ficaram tão claras para mim, pelo menos em algumas perguntas feitas anteriormente por alguns colegas Parlamentares.

Bom, a aeronave tem, para conseguir fazer o seu procedimento de freamento, vamos dizer assim, 3 dispositivos: o freio aerodinâmico, o freio das rodas e o reversor. É isso?

O SR. RUY AMPARO - A aeronave tem 3 sistemas independentes de frenagem nas rodas, Deputado. São 3 sistemas hidráulicos que atuam nos freios de carbono.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Os freios da roda?

O SR. RUY AMPARO - Da roda.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k. Que tem redundâncias...

O SR. RUY AMPARO - Os freios aerodinâmicos e os reversores são acessórios desse freio da roda.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Isso. O.k. Então, temos o freio das rodas, temos o freio aerodinâmico, que é nas asas, não é?

O SR. RUY AMPARO - Em cima das asas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Em cima das asas. E há o reversor, que também cumpre um papel de redução de velocidade da aeronave em determinadas condições.

O SR. RUY AMPARO - Sim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k.

Bom, o senhor disse que esse Manual de Treinamento dos Tripulantes, que alguns veículos de comunicação, é o caso da *Folha de S.Paulo*, o jornal *Zero Hora* de Porto Alegre também publicou, que o Manual de Treinamento de Tripulantes da TAM, que está dito ali no jornal, o senhor não tem conhecimento desse manual? Foi isso?

O SR. RUY AMPARO - Os tripulantes, os pilotos, não respondem para mim. Quer dizer, eu não tenho responsabilidade sobre esse manual. Eu não tenho conhecimento sobre ele.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas a TAM tem um manual de orientações aos pilotos?

O SR. RUY AMPARO - Com certeza. A TAM tem o Manual Geral de Manutenção e o Manual Geral de Operações. O de Operações é dos pilotos; o de Manutenção é da minha área.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor não tem condições de nos informar, então, o que o manual que a TAM fornece aos seus pilotos orienta quanto ao uso do reversor?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, nesse caso, não.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não. O.k.



Eu quero me ater àquelas questões que o senhor, efetivamente, tenha condições de responder. De fato, houve uma matéria jornalística, mais de uma, dizendo que o Manual de Treinamento dos Tripulantes orienta o uso do reversor, quando em pista molhada ou em alta velocidade; que o reversor deveria... Aliás, o manual da TAM, segundo essa matéria jornalística, orienta o uso do reversor, quando em alta velocidade, inclusive na potência máxima; que ele sempre seja utilizado. Já a ANAC recomendaria o uso do reversor em pista molhada.

O senhor tem conhecimento dessa orientação da ANAC, de que, em condições de pista molhada, a aeronave deve, necessariamente, utilizar o reversor para o seu procedimento de redução de velocidade?

O SR. RUY AMPARO - Eu fui informado aqui, Deputado. De novo, essa é uma recomendação, pelo que eu entendi do Deputado...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. RUY AMPARO - Sim, exatamente. Mas é uma informação operacional, uma recomendação operacional, pelo que eu entendi. Eu preferiria que o especialista da área clareasse aos senhores.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas, objetivamente, como a sua área é de manutenção, aí vem a minha pergunta — e por que eu fiz esse preâmbulo das 2 perguntas anteriores: em sendo verdade que a TAM orienta o uso do reversor aos seus pilotos; e, em sendo verdade que a ANAC orienta que em pista molhada se use o reversor, não teria sido uma imprudência, pelo menos, permitir que a aeronave tivesse pousado numa pista molhada, embora com um volume pequeno de chuva — era uma garoa; mas pista molhada — com pelo menos um dos reversores travado, por conta do vazamento hidráulico que teve há 4 dias?

O SR. RUY AMPARO - Bom, Deputado, de novo é uma questão operacional. Eu acho que, assim... eu não sou a melhor pessoa para fazer esse comentário. Eu sei o seguinte: a gente tem a disponibilidade de liberar, pelo livro, com bastante coeficiente de segurança, ou seja, por toda a informação que nós temos, manualizada, esse avião estava seguro e foi liberado com segurança.

Eu prefiro que os comentários operacionais sejam feitos por alguém da área.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Quem seria a pessoa que poderia nos informar?



O SR. RUY AMPARO - Eu sugiro que a mesma pessoa: o pessoal de segurança de vôo...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Pode responder a isso.

O SR. RUY AMPARO - ... pode fazer esse comentário, pode esmiuçar esse assunto com mais detalhes para o senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Porque, é lógico, pelo manual do fabricante, uma vez travado o hidráulico... desculpe, o reversor, teria 10 dias para fazer a manutenção, digamos. Pelo manual do fabricante, no caso a Airbus.

Bom, mas aí, se a aeronave está operando numa pista seca, com todas as condições, poder-se-ia depreender que nada teria ocorrido de irregular. Agora, se a orientação da Agência Reguladora é de que, em pista molhada, utilize-se o reversor, aí teria havido uma irregularidade.

O SR. RUY AMPARO - Deputado, não, porque o que está válido é esse manual. Ele é aprovado pela Agência Reguladora. O manual não está mais aqui, mas a página de rosto mostra claramente a vigência. E a ANAC aprovou esse manual. Ele tem de ser seguido. Por quê? Ele é seguido por 1.300 pilotos, 1.400 pilotos que nós temos, 1.500 mecânicos, e tudo tem de ser normatizado numa empresa aérea. Quer dizer, nós não podemos usar nenhuma outra informação que não seja um manual aprovado, porque é o conjunto de normas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E o manual da Airbus não faz nenhuma referência à questão de operação em pista molhada, se o reversor deve ou não ser acionado?

O SR. RUY AMPARO - O manual é exatamente o mesmo, Deputado. Então, esse manual, ele passou pela autoridade européia, pela autoridade brasileira, e é o que a TAM usa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dois minutos, Deputado Pepe.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Outra questão que eu queria perguntar é a seguinte: o Airbus 320, de prefixo MBK, que foi, infelizmente, a aeronave que sofreu o acidente, no dia anterior, segundo informações também da imprensa, ela teria conseguido frear no limite da pista de Congonhas. O piloto reportou essa ocorrência à companhia, de que ele conseguiu frear no limite, de que ele teve



dificuldades para parar a aeronave; que só no limite, ao final da pista de Congonhas, ele teria conseguido parar? Ele reportou isso à companhia?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, respondendo na minha área de atuação, no livro de bordo que reporta panes nos aviões, problemas no avião, não há nada reportado. Eu vou passar aqui às mãos da Comissão também. Esse aí, para a sua referência, foi o Vôo 3215, do dia anterior, do dia 16. É exatamente o que aconteceu. O Comandante Brosco, que deu uma entrevista também na televisão... Eu vou passar aqui, como vou passar também o último vôo do avião, em Porto Alegre, também, que eu falei da outra vez e não passei.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Se ele não reporta para a área dirigida por V.Sa., para que área da companhia ele tem de reportar uma ocorrência dessas?

O SR. RUY AMPARO - O reporte de problemas no avião é no livro de bordo, para a minha área; o reporte de problemas operacionais pode ser feito à Torre, por exemplo.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A Torre de Controle.

O SR. RUY AMPARO - Eu não estou usando o meu formalismo interno, Deputado; eu estou usando o meu conhecimento como engenheiro aeronáutico. Por quê? Porque a condição de momento é determinante: mais ou menos chuva; mais ou menos rajada. Os comandantes são obrigados a reportar à Torre se a condição está batendo com o que a Torre tem de informação.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Por fim, duas questões bem rápidas.

O SR. RUY AMPARO - Pois não.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Das bases de manutenção que a TAM tem, em Congonhas, Guarulhos, Curitiba e Porto Alegre, para fazer os *Checks-A*, aquela manutenção corretiva, qual a que tem maior volume de trabalho?

O SR. RUY AMPARO - As nossas duas bases principais são Guarulhos e Congonhas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E, entre essas duas, qual é a que tem maior volume?

O SR. RUY AMPARO - Congonhas responde por mais aeronaves.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Congonhas.



O SR. RUY AMPARO - É, porque nós temos mais aeronaves disponíveis na base de Congonhas e nós temos um hangar em Congonhas, Deputado.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k.

Por fim, naquele trágico acidente também, de 1996, com o Fokker 100 da TAM, todas as famílias já foram indenizadas? Há algum litígio, eventualmente, por conta das indenizações ou não?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, dá impressão de que eu quero me esquivar, mas o senhor está falando também, de novo, fora da minha área de atuação. Eu não tenho esse conhecimento para lhe responder.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k. Agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Pepe Vargas.

Próximo orador inscrito: Deputado Miguel Martini, iniciando às 17h21min e terminando às 17h31min.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Ruy, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, o tráfego aéreo, todos nós já aprendemos, ele funciona sempre com um grande limite de segurança. Trabalhar em cima, muito próximo do limite de segurança... Eu quero retornar: ele trabalha com uma grande margem de segurança. Trabalhar no limite de segurança é uma insegurança muito grande.

O que nós vimos, nesse acidente de Congonhas, é que, se, pelo sistema de tráfego aéreo, já era um desastre anunciado, pela própria operação do Aeroporto de Congonhas, já também se podia vislumbrar que a qualquer momento o ocorrido viesse a ocorrer; só não se sabia com qual aeronave, em que condições, e ninguém imaginava que seria tão trágico como foi.

Por quê? Porque o controlador da Torre de Controle já sabia que a pista estava escorregadia e alertava as aeronaves. Aí é uma pergunta que tem de se fazer: por que a pista não foi interditada? Poderia ter sido.

Segundo: a aeronave, no dia anterior, derrapou na pista; foi para a pista de grama, foi para a área de grama, também porque a pista estava escorregadia. Conversa entre os pilotos já mostrava que... não me lembro qual deles; isso a mídia mostrou; dizendo que ele, por razões não sei o quê, ia pousar um pouquinho mais à



frente, para livrar na próxima intercessão, ao que um outro piloto, voando, chama a atenção: “*Cuidado, não pousa muito à frente, porque a pista está escorregadia*”.

Ora, precisou esperar que um acidente grave ocorresse para que a TAM, a Gol dissessem que, em condições de chuva, não pousariam mais no Aeroporto de Congonhas. Se já havia todos os dados indicativos de que ela era insegura, por que a TAM esperou o acidente para tomar essa decisão, pergunto ao senhor.

O SR. RUY AMPARO - Deputado, a pista de Congonhas, hoje, ela está interditada, a pista principal, para a perícia e para as investigações.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Antes de ela ser interditada, a TAM e a Gol... Primeiro, os pilotos tomaram a decisão de não voar. Depois, a própria empresa, TAM e Gol, tomaram a decisão de não voar em condições de chuva.

O SR. RUY AMPARO - Apesar de não ser a minha área, essa informação eu tenho porque eu estava junto com o nosso pessoal ali. Assim que a pista foi interditada, nós reforçamos isso para os nossos tripulantes. Ou seja, essa decisão é concomitante com as investigações que estão acontecendo. Eu queria reforçar uma coisa, Deputado. Hoje em dia, as ditas caixas-pretas, o *data recorder*, que é o gravador de dados, e o gravador de voz, eles têm tanta informação que eu acho que esse acidente vai ser desvendado em breve, ou seja, uma vez que a integridade das caixas-pretas foi preservada — o próprio Relator aqui acompanhou isso —, eu acho que isso tudo... Eu acho, não, eu tenho certeza de que isso tudo, nos próximos dias, nós vamos descobrir exatamente o que aconteceu, e podemos responder sobre isso com...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Ruy, não precisa esperar o resultado. Eu estou dando dados objetivos que aconteceram antes, que denunciavam um acidente como esse. Primeiro, a aeronave da Pantanal escorrega e sai da pista; segundo, da sua empresa, da TAM, testemunho de 2 pilotos que, ao taxiarem, estavam com as pernas trêmulas porque não sabiam nem se conseguiriam parar a aeronave; e que ela parou no último momento — eles não tinham mais nada o que fazer; depois, os pilotos e o controlador da Torre alertando que a pista estava escorregadia.

A conclusão a que vai chegar o CENIPA vai ser muito próximo: vai ser erro humano; vai ser erro técnico; vai ser erro da pista; vai ser erro de quem liberou a



pista. Vai ter um tanto de fatores, porque o CENIPA vai trabalhar com fatores. Mas a pergunta é esta: por que tanta...? O que nós estamos percebendo hoje é que existe uma série de barreiras — isso já foi colocado aqui — que impedem um acidente de acontecer. Só que nós estamos quebrando, permanentemente, todos eles, um a um. Esse indicativo de que a pista estava escorregadia, com a derrapagem da aeronave, com os outros testemunhos dos outros pilotos, com a torre de controle alertando, já era mais do que suficiente para dizer: “suspenda-se a operação nesse aeroporto”. Mas não foi feito. Eu quero dizer que houve irresponsabilidade, sim, em relação a esse acidente. Eu discordo, por exemplo, que a aeronave da Gol que vinha de Manaus para cá, que foi citada aqui de manhã, eles não tiveram culpa alguma naquele acidente. Todos nós verificamos. Eles estavam no nível autorizado, estava tudo direitinho. É muito diferente deste. A pista estava escorregadia, estava molhada, a empresa sabia que um reverso não estava funcionando. E, ainda assim, põe a carga no limite: eram 64 toneladas, mas já estava quase em 64 toneladas, ela não estava com 50 e poucas toneladas. Eram 64. Estava com 62 — é quase no limite. Ou seja, é preciso que se considere mais o respeito à vida humana. Esse é que é o grave problema. Eu pergunto para o senhor, como técnico: nós temos o *spoiler*, nós temos o *flap*, nós temos o freio e nós temos o reverso, para parar a aeronave. Correto, ou estou errado?

O SR. RUY AMPARO - Correto. São componentes da aeronave.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Isso. Para frear a aeronave. Está certo? São os 4 elementos.

O SR. RUY AMPARO - É. O *flap* para dar sustentação e vôo e para permitir uma velocidade mais baixa.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então, o *flap* é que ajuda a segurar, não é isso?

O SR. RUY AMPARO - É, para ele poder pousar com uma velocidade mais baixa.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É isso que eu estou dizendo. O que ajuda a frear a aeronave não são esses 4 elementos?

O SR. RUY AMPARO - É.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É? Enquanto ela está no ar, ele vai dando *flap*, até que vai reduzindo a velocidade para ele cruzar a cabeceira da pista, dentro de uma velocidade compatível com o pouso.

O SR. RUY AMPARO - Perfeito. Pois não.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Está certo? Então, não é de se supor que aqueles 2 pilotos, experientes como eles eram, que eles iam cruzar a cabeceira da pista com velocidade 4 vezes maior do que a permitida. Primeiro, que o trem não teria baixado, está certo? Então, ele sujou a aeronave tudo o que podia para pousar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dois minutos, Deputado Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor concorda com isso, que não tem como aqueles pilotos não terem feito todos os procedimentos corretos para o pouso?

O SR. RUY AMPARO - Pelas informações que nós tivemos do CENIPA, divulgadas ontem, a velocidade de toque estava correta.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Estava correta. Então, ele deu o *flap* necessário. Na hora certa, ele acionou o *spoiler*, que ajudou a segurar a aeronave. Ele colocou o freio, sei lá se no médio ou no *high*, não sei, mas ele colocou o freio dele, e provavelmente acionou, como o senhor está dizendo, acionou, que era o procedimento correto, o reverso que ainda havia e deve ter compensado no pedal, porque só havia um reverso funcionando. Está certo? O senhor acredita, pela sua experiência, por esse tempo, que houve falha do piloto na hora de pousar essa aeronave? Ele não usou os equipamentos ou as operações disponíveis e necessárias para ele pousar?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, o que eu posso lhe assegurar, reafirmando, é que os dados das 2 caixas-pretas, combinados, vão poder nos dar essa informação. Antes disso, nós não conseguimos imaginar isso. Nós precisamos esperar os dados para ter a investigação oficial, para ter uma resposta precisa. O Airbus é um avião que tem mais de 200 parâmetros na caixa-preta de dados, ele grava ali tudo o que aconteceu nos últimos instantes do vôo. Ou seja, essa investigação que está sendo conduzida vai botar tudo isso a claro, com certeza.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É, que o senhor não vai avançar um milímetro além disso. Mas o que podemos imaginar...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - ... além de que a pista estava escorregadia, excessivamente escorregadia, que uma aeronave que venha toda bem configurada para o pouso, por serem pilotos experientes e saberem quais são os procedimentos e até mesmo a operação técnica da aeronave exigir aquilo, ela toca na pista e ela ganha velocidade, em vez de perder velocidade. O que seria isso?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, novamente, esses dados todos, de uma maneira formal...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - A caixa-preta vai dizer isso para nós.

O SR. RUY AMPARO - Eu prefiro, até por respeito às famílias das vítimas... Toda vez que a gente faz uma hipótese — o senhor não se esqueça que está todo mundo nos ouvindo aqui —, é uma coisa complicada. É claro que, sendo muito sincero com o senhor, eu tenho minhas hipóteses internas. Mas hipóteses, elas precisam ser confrontadas. Tem o pessoal de investigação, pessoal que está suportado agora e que é feito para isso. Eu não quero fugir de responder uma pergunta, eu só não queria responder sobre hipóteses.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Está bom.

O SR. RUY AMPARO - Eu queria dizer também uma coisa. O Comandante Kleyber é um comandante antigo nosso. Eu tinha uma relação pessoal com ele também, voamos algumas vezes juntos. Algumas das vezes eu respondi ao Deputado aí que a minha família foi para São José do Rio Preto estando eu ou não junto. Era o próprio kleyber que estava voando. Eu tenho muita confiança nele também. Eu sempre tive. Então, assim, eu também estou querendo saber o que aconteceu.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Tecnicamente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Para concluir, Sr. Presidente. Tecnicamente, se eles decidissem tocar e arremeter aquela aeronave, a aeronave responderia?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, eu não posso falar sobre isso, Deputado. Nós precisamos ver como é que estava a condição e isso está nas caixas, não está no meu domínio.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, a pergunta que eu fiz é outra. O senhor é um engenheiro. O senhor, tecnicamente, é responsável pela parte técnica da aeronave. O senhor disse que, abaixo de 100 pés, o comando está totalmente na mão do piloto.

O SR. RUY AMPARO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Está certo? Se, em algum momento, eles percebessem que precisavam arremeter, a aeronave responderia a isso ou a aeronave Airbus não tem condições de tocar e arremeter?

O SR. RUY AMPARO - Não, a aeronave... O senhor está se referindo ao seguinte: reacelerar os motores ante a frenagem, não é?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sim, sim.

O SR. RUY AMPARO - É uma norma internacional de segurança que o piloto não hesite. Uma vez que ele tocou, iniciou a frenagem, ele tem que frear esse avião, justamente para evitar, porque na história mundial têm vários acidentes que foram colocados hesitação, que aconteceram por hesitação. O avião, enquanto ele tem uma certa velocidade, ele consegue arremeter. Isso é lei da Física. Ou seja, enquanto a velocidade dele é semelhante à velocidade de decolagem, o motor reage. Alguns segundos, 3 ou 4 segundos, ele tem potência máxima ali e consegue arremeter. Mas precisa ter um residual de pista para isso. De novo, isso pode até ser estudado até que ponto isso seria possível, nesse caso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado. Obrigado, Deputado Miguel Martini. Só vou dar 2 avisos antes de passar para o próximo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Antes disso, Presidente, uma pergunta aqui. A aeronave, ela poderia viajar com o reverso pinado para o exterior?

O SR. RUY AMPARO - Pode. O livro permite, sim.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Uma viagem para a Europa, para distâncias mais longas?

O SR. RUY AMPARO - Pode, pode. A distância não pega no voo, Deputado, o que pega é a decolagem e o pouso. Então, assim, uma aeronave, o fato de ela estar indo para o exterior ou para o Brasil não tem nada a ver. Esse livro é universal. Inclusive nós tivemos uma declaração da Airbus que foi reproduzida na *Agência Estado* dizendo o seguinte: não é um procedimento anormal. Se o senhor for em grandes companhias internacionais que têm muitas aviões e perguntar, algumas delas vão estar com os reversores travados nesse instante.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado. Bom, 2 avisos. O primeiro, está encerrada a entrega de requerimentos para colocação em pauta amanhã. Eu falei 17 horas, mas aceitei até os requerimentos que entraram às 17h32min, do Deputado Vic. Mas, a partir de agora, como temos que publicar a pauta, não aceitaremos mais, para efeito da pauta de amanhã. Os de V.Exa. estão incluídos.

Segundo ponto, eu queria perguntar ao Vice-Presidente da TAM, já que tem um requerimento para amanhã aqui solicitando a oitiva, se V.Sa. confirma que os Comandantes do Voo 3215, esse da segunda-feira anterior, mesma aeronave, eram comandados pelos Srs. José Eduardo Batalha Brosco e Paulo Marcelo Souza Soares.

O SR. RUY AMPARO - Eu só posso responder por aquele voo do Comandante Brosco, porque a informação eu tenho via livro de bordo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Brosco. É. José Eduardo Batalha Brosco.

O SR. RUY AMPARO - É. O senhor veja que o livro de bordo confirma que foi o Comandante Brosco, naquele voo em que eu lhe passei o documento. É a única informação que eu posso dar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu pediria se V.Exa. poderia pedir alguém para confirmar lá, já que tem um requerimento de convocação deles amanhã, para que não perdêssemos tempo.

O SR. RUY AMPARO - Pois, não. Nós confirmamos antes de sair daqui, com certeza.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Até o fim dessa oitiva, para que pudéssemos não perder tempo.

Próximo orador inscrito, Deputado Gustavo Fruet. S.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando às 17h35min.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, Sr. Relator, seja bem-vindo de volta da viagem. Prezado Dr. Ruy, fundamentalmente a sua vinda deve-se à entrevista. Entrevista que gerou uma forte repercussão, realizada 2 dias após o acidente, o que acaba até não sendo usual num processo de investigação e até da exposição das partes envolvidas nesse processo. Inclusive deu margem a uma manifestação que foi muito repudiada por parte de um assessor do Governo. A pergunta que faço ao senhor é se alguém do Governo tinha conhecimento dessa informação antes da entrevista no *Jornal Nacional* ou se alguém do Governo foi avisado de que essa entrevista seria realizada.

O SR. RUY AMPARO - Deputado, nós fizemos... Tem 2 entrevistas aqui que precisam ser ressaltadas. Uma é, tão logo nós conseguimos ter um pouco de tempo após o processo pós-acidente, nós fomos a uma entrevista coletiva e isso foi perguntado. Isso foi um dia antes da entrevista no *Jornal Nacional*. Nós já nos comprometemos a passar as transcrições para cá. A segunda entrevista, que é a minha entrevista, no dia 19, que é o que o senhor está se referindo aí, ela, simplesmente, ela referendou o que eu já tinha falado no dia anterior. Eu imagino assim: como foi uma coisa pública, quer dizer, todo mundo teve acesso.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Também objetivamente, Presidente, até em razão das restrições do depoimento, desde a criação da ANAC, quantas vistorias técnicas foram efetuadas nas dependências nas aeronaves da empresa? O senhor tem esse dado?

O SR. RUY AMPARO - Olha, eu não tenho esse dado, mas elas são inúmeras. Por quê? A ANAC dispõe de um sistema que, inclusive, é muito semelhante ao que já era no antigo DAC e foi mantido, o corpo técnico foi mantido uma boa parte deles, que vai desde os Inspetores de Aviação Civil, os chamados INSPACs, que estão nos aeroportos e que, às vezes, voam sem avisar e que podem auditar os livros de bordo, até auditorias na própria empresa. A gente já sofreu várias auditorias. Por exemplo, Deputado, toda vez que a gente abre uma base no



exterior... Nós começamos a voar Milão este ano e foi lá uma auditoria da ANAC. Londres, no ano passado. Quer dizer, ou seja, toda atividade nova da empresa, seja uma rota, seja um avião, uma rota de longo curso, seja um avião ou... De vez em quando tem umas auditorias que não são nem avisadas. Eles aparecem e fazem auditoria. Ou seja, existe um processo regular com uma certa frequência. Eu não tenho de cabeça o número, mas não são poucas.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Como são essas inspeções ou auditorias? Nós recebemos aqui alguns registros de auditoria da ANAC por várias empresas. Elas são feitas normalmente em quantos dias? São reuniões? Os auditores se atêm mais nas informações técnicas e formais da empresa ou efetivamente têm o trabalho de inspeção?

O SR. RUY AMPARO - Bom, tem as 2 coisas, sim. Às vezes, as inspeções são físicas, nas aeronaves, mas, muitas das vezes, as inspeções são voltadas para o foco documental, que, aliás, quando vem autoridade europeia também, a primeira coisa que eles fazem, hoje em dia, a rastreabilidade, a comprovação de que as tarefas foram feitas, pela responsabilidade que tem. Na maioria esmagadora das vezes é mais importante do que a inspeção física no avião, porque o avião pode estar bom, mas você tem que comprovar que fez, que você abriu o avião no *check C* e fez, por exemplo, todas as tarefas que foram programadas para ele ali, seja anticorrosão, antifadiga e tudo mais. Ou seja, tem as 2 coisas, sim, mas ela é muito pesada na parte documental, dos registros de manutenção. Aliás, eu passei praticamente todos os registros de manutenção que estavam disponíveis em São Carlos e que a gente conseguiu levantar de ontem para hoje. Estão aqui com a Comissão.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Pegando esses dados da ANAC, quase todas que foram enviadas, ou todas, se referem efetivamente à parte documental. Normalmente são auditorias que foram apresentadas de 2 dias, uma programação, nome dos auditores e, na seqüência, um questionário é respondido pelos auditores, tendo em vista as informações da empresa. E dou um exemplo aqui de uma auditoria de junho de 2006. Observação do auditor: *“Apesar de o setor de biblioteca técnica, de uma maneira geral, deter o controle das publicações técnicas, conforme os procedimentos previstos”* — deve ser a norma — *através de planilha,*



foi ainda informado pela responsável da biblioteca que o setor está aguardando ser totalmente implementado o novo sistema AP7, visando uma melhoria do sistema de controle. No entanto, foram verificadas as seguintes não-conformidades (...)". E todas elas dizem respeito à questão de documentação. Isso compromete a segurança? Por que esse tipo de formalismo? E se alguma vez houve alguma atuação por descumprimento de algumas dessas indicações dos auditores.

O SR. RUY AMPARO - Absolutamente, Deputado. O que eu posso dizer é o seguinte: o sistema de trabalho da TAM, ele é muito compreensivo, quer dizer, ele é muito igual. Se o senhor for numa grande companhia americana européia, principalmente européia, nós trabalhamos de uma maneira muito semelhante. E toda oportunidade, toda auditoria que a ANAC ou qualquer empresa, qualquer órgão estrangeiro, por exemplo, a EASA, que é órgão europeu, vem e nos audita, toda sugestão de melhoria, ela é acatada e estudada. E nós temos as nossas auditorias internas também, que são obrigação de lei. A TAM nunca teve nenhuma penalização séria no setor de manutenção, seja da nossa autoridade, seja de uma autoridade estrangeira. Por exemplo, o americano, ele tem uma frequência alta de auditoria desse livro aí do MEL a bordo. Ele... Frequentemente, Miami/Nova Iorque, entra um inspetor americano, sem avisar, e quer ver se a condição do avião está o.k. Ou seja, estou muito tranquilo em relação à nossa resposta às auditorias. Não obstante, a TAM também evolui, porque a tecnologia evolui. Antigamente, assim, a gente tinha muita coisa em papel, então esse manual, por exemplo, está em papel e está no eletrônico. Muita coisa está evoluindo também, e a gente tem que ir junto.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - São 2 perguntas, Dr. Ruy. Em recente declaração, o senhor afirmou que nos 3 meses que antecederam o acidente a aeronave não registrou nenhuma pane significativa que pudesse alterar o padrão do voo significativamente. O que significa pane significativa? E se a mesma segue, quais padrões ou quais classificações das autoridades? Dessas panes significativas, a ANAC teve acesso à avaliação feita pela empresa?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, exatamente. No livro de bordo são, tem que registrar tudo, seja descoberto pelo piloto, seja descoberto pelo mecânico. Aliás, a rigor, na verdade, quem pegou o problema do reverso foi na inspeção, porque ele não tinha sequer tido um problema operacional. Pegou tem que seguir o livro. Então



o livro de bordo registra isso, e ele está sempre à disposição, ele é sempre auditado pela ANAC. Tirando isso, existem algumas classificações de eventos que têm que ser reportados. Às vezes o evento técnico é pequeno, mas ele tem que ser reportado à ANAC porque ele gerou alguma consequência para o passageiro que pode ser questionada. Eu dou um exemplo para o senhor. Esse mesmo avião, no dia 24 de junho — isso foi inclusive noticiado, a gente também colocou a claro —, ele estava em Recife, se eu não me engano, ele teve, ele teve, o piloto teve um alerta lá, ele teve que voltar para consertar. Foi um reparo muito rápido, era uma pane pequenininha, mas nós fizemos o relatório de dificuldade em serviço, um relatório previsto, e informamos para a ANAC no prazo previsto. Ou seja, quando, quando são problemas muito simples, o piloto reporta: *“O motor tá, a temperatura tá um pouquinho mais alta, um pouquinho mais baixa”*. Coisas assim que não afetam absolutamente nada não é necessário reportar, agora, essa dificuldade de serviço a gente reporta regularmente.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Uma última pergunta, Dr. Ruy. As autoridades do setor — vi declaração, inclusive, do Presidente da TAM — sempre afirmaram que os pousos e decolagens, inclusive as frequências, obedecem a padrões de segurança, particularmente em relação ao Aeroporto de Congonhas. Não houve um questionamento com relação ao excesso e eventual risco que impedisse pousos e decolagens. Quais as justificativas então, agora, para a drástica redução desses pousos e decolagens e por que algumas empresas, particularmente os pilotos, agora se recusam a pousar em Congonhas, em casos de pista molhada, evidente?

O SR. RUY AMPARO - Sem querer fugir de novo, Deputado, neste instante Congonhas está com a principal fechada e operando só na auxiliar, que tem 1.500 metros, com *grooving* e tudo. Ou seja, existe uma restrição um pouco maior ali, naturalmente, inclusive dentro dos próprios manuais. Eu queria lembrar ao senhor o seguinte: um, a obrigação de todo piloto, todo mecânico, ou todo funcionário de empresa aérea é zelar pela segurança. Então, se ele sente que existe qualquer coisa a ser feita, dependendo de um contexto, seja ele emocional — nós estamos depois de um acidente —, é melhor que ele aja pela segurança do que ele faça o contrário. Essa sempre foi uma orientação interna da TAM. Então, eu acho que



nesse instante, assim, não, nós não temos nenhum problema operacional, nós não tivemos nenhum questionamento das autoridades estrangeiras. Aconteceu uma coisa bem interessante. Nós temos a renovação do certificado europeu a cada 6 meses, e os próprios auditores nos deram as condolências, os auditores europeus, e disseram o seguinte: *“Olha, nós vamos postergar, nós confiamos em vocês, vamos postergar um pouquinho a inspeção para que vocês possam viver esse momento que vocês estão e depois a gente vai e inspeciona”*. O padrão da TAM é conhecido internacionalmente hoje, inclusive nós temos um certificado que chama IOSA, que é o certificado da própria IATA. Antigamente, todas as companhias vinham e te auditava. A IATA criou um certificado único. Significa que para todos os acordos em *code-sharing* esse certificado é válido, que a TAM tem um padrão operacional de manutenção, de operações de vôo, de carga e de segurança adequado ao que a IATA precisa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Gustavo Fruet.

Próximo orador inscrito, Deputado Fernando Gabeira. S.Exa. dispõe de 10 minutos, começando às 17h46 min até as 17h56 min.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Bem, pegando de onde se terminou, o padrão internacional dado à TAM pelos especialistas, eu não daria, como viajante, porque eu estou vindo de Paris agora e constatei na minha cadeira e na cadeira ao lado que não havia luz de leitura. E já é a segunda ou terceira vez que eu me deparo com esse problema num avião da TAM. É um detalhe insignificante, mas, numa viagem de 10 horas, para uma pessoa que tem que trabalhar, não ter a luz na cabine é um problema. E, todas as vezes em que eu me deparei com esse problema, não havia uma luz de reparo, não havia a possibilidade de trocar. Então eu vou pedir à TAM, como eu não tenho saída, eu tenho que viajar pela TAM, eu vou pedir uma lâmpada de reserva e uma chave, porque aí, quando houver esse problema, eu troco e deixo lá do jeito que é preciso.

Agora, eu queria que o senhor raciocinasse comigo na seguinte mão: primeiro, o absurdo de uma companhia dizer que o primeiro valor é o lucro, sobretudo uma companhia que trabalha com vidas humanas. O primeiro valor é a vida humana. Isso é uma sugestão que eu faço à TAM, de ela trocar o seu manual,



passar a adotar a vida humana como valor mais importante; segundo, eu queria que o senhor racionasse comigo para além dos manuais e para além da sua especialidade. Não quero que o senhor dê uma resposta que vá comprometer o senhor. A pista acabava de ser reinaugurada, um avião da Pantanal, na segunda-feira, derrapou. Um avião da TAM chegou ao limite da pista. Então já havia 2 problemas, um avião derrapado, outro avião que teve o problema de chegar ao limite da pista. Não há, e a empresa tinha também, havia várias informações de pilotos dizendo que a pista estava escorregadia. Não existe, dentro da empresa, um dispositivo, um setor de inteligência que trabalhe esses mecanismos todos, essas informações? Que fale assim: *“Olha, nós estamos com um Airbus com o reversor travado”*. Não existiria, dentro do trabalho dos senhores, essa capacidade de processar os dados e tirar consequência dos dados? Porque o senhor, pessoalmente, ao ver que o avião da Pantanal — porque o senhor vê televisão, o senhor viu que o avião da Pantanal chegou naquela circunstância... Possivelmente, correu também a notícia na TAM de que um avião chegou à beira da pista, que é uma pista já problemática, uma pista pequena. No exterior, todo mundo dizia que parecia um porta-avião, porque tinha as características do porta-avião, não dava muita chance de erro.

Então, não havia, não há dentro da TAM algum dispositivo de processar os dados, um *software* — eu não tenho tempo de prepará-lo aqui mentalmente — que diga: *“Opa, tem um avião com o reverso travado. Vamos avisar ele que a pista ali está escorregadia e que ele está com o reverso travado e que ele tem que levar isso em consideração, com uma análise desses fatos antes de aterrissar ali com peso que...”*? Porque ele estava com um peso bastante alto, a diferença eram de 2 toneladas para o peso limite. Segundo, que ele estava com mais passageiros, ele tinha passageiros até não registrados. Quer dizer, um avião cheio de gente, com um peso enorme, com todos esses fatores, e não havia alguém ou nenhum *software*, nada capaz de processar esses dados e dizer: *“Olha, não desça aí nessas circunstâncias”*? Os senhores não têm esses? Porque se o reversor fosse tão insignificante assim também, ele não seria nem construído, ele não seria nem disposto. Por que vão se construir 2 reversores, 1 para um lado, outro para o outro? Ele tem alguma função, e se nós sabemos que essa função está prejudicada com



esse conjunto de circunstâncias, não há na TAM um setor capaz de analisar isso e extrair as conseqüências? Essa é a minha pergunta principal.

O SR. RUY AMPARO - Deputado, começando pela segurança, que eu acho que é a questão mais importante, evidentemente, da sua pergunta, quer dizer, existe sim um setor chamado Segurança de Vôo. Como eu disse, ele responde ao presidente, e eu acho que os senhores vão ter a oportunidade de fazer todas as perguntas possíveis de como isso é processado. Esse setor, que não é tão pequeno assim, ele não só está ligado ao presidente como ele está absolutamente conectado ao CENIPA e aos órgãos de prevenção de acidentes no Brasil. Quer dizer, eu não tenho conhecimento extremo de como tudo isso se processa, mas esse setor existe e ele é atuante na TAM. Não me pergunte, por favor, assim: *“Nesse caso, o que aconteceu? Como se processou isso?”*. Eu prefiro que seja respondido por um especialista.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - O processador não podia estar descansando nesse dia, era um dia especial.

O SR. RUY AMPARO - Não é isso.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Era o dia posterior a um acidente, o dia posterior... Quer dizer, se me lembro bem — eu não me lembro que eu acompanhei pela imprensa internacional —, no dia anterior um avião da Pantanal deslizou ali. No dia seguinte, ou no mesmo dia, um avião da TAM chegou ao limite. Quer dizer, não é possível que ele não consiga... Isso, no jornalismo, nós chamamos de um, quer dizer, de um cochilo. Não é possível que ele não conseguisse processar esses dados e saber, por exemplo, que ele tinha um avião com o reversor desfrenado. Já houve, e isso é a história, a Airbus pode informar, porque se a Airbus diz no manual que não precisa, nós não podemos confiar totalmente na Airbus, porque a própria Airbus anteontem já pediu os dados, porque eles estão curiosos. Eles estão preocupados, porque eles tiveram problemas nas Filipinas. Então, não é possível, com a existência de um problema nas Filipinas, onde o avião teve o mesmo tipo de desastre, com o mesmo tipo de reversor travado, como é possível que não houve esse processamento?

A impressão que eu tenho, realmente, é de que o valor maior é o lucro, o valor maior não é a vida. Porque se o valor maior fosse a vida, tinha havido algum



tipo de movimentação. Para o senhor, não sei também, qual o tipo de relação que o senhor mantém com esse setor, mas a partir dos próximos processos seria interessante, se houver algum avião com o reversor travado, qualquer que seja a circunstância, comunicar ao centro de segurança para que ele possa se entender com o piloto.

O SR. RUY AMPARO - Deputado, eu queria esclarecer aqui: avião voando com o reversor travado não significa insegurança. Nós temos absolutamente certeza de que quando aquele avião, quando foi despachado, ele estava seguro. Mas eu respeito a sua opinião. O que eu só pediria é que isso fosse informado ao senhor, como tudo que se processa na TAM, pelos próprios especialistas da área. Eu queria clarear ao senhor uma coisa também: não é que o reversor não é necessário. Na operação Santos Dumont, por exemplo, ele é mandatório. Temos 1.300 metros de pista. Por quê? Porque no Santos Dumont o livro é diferente. Dentro daquele processo de que a Airbus emite, a autoridade francesa, européia agora, faz a homologação, a autoridade brasileira homologa, nesse processo, o avião vai ganhando restrições. No Santos Dumont nós operamos com o 319, que é um avião da família, mas naquele documento que eu passei, o senhor vai ver ali que tem uma restrição. Então ali também. Por que é importante seguir o livro? A gente garante a segurança garantindo a uniformidade da operação. Então, um reversor que se abre em vôo, por exemplo, ele é muito mais perigoso que um reversor pinado, aliás pinado não é perigoso. Eu queria deixar muito claro. Deixa, por favor, eu terminar. Eu queria reforçar o que eu disse à Deputada ali.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dois minutos.

O SR. RUY AMPARO - Quer dizer, nesses anos de TAM, eu não sofri nenhuma pressão para fazer alguma coisa que não estivesse dentro da técnica. Seguir o manual significa ser seguro. Não é que eu seja tão bitolado, falar que vida é regulada por manuais. Acontece que num lugar em que você tem o mesmo procedimento sendo executado várias vezes, ele tem que ser executado de uma maneira procedimentada, tem que ser feito da mesma forma. E seguindo no seu exemplo, se o senhor me pedisse uma luz de leitura e uma ferramenta, eu não lhe daria. O procedimento aí é a comissária reportar num livro de bordo também. Apesar de ser uma pane que não afeta na segurança, ela é uma pane reportada e será



tratada pelo mesmo *software* ali também. Então, assim, a gente tem que ter procedimentos internos. Não quer dizer que eles funcionem o tempo todo, não quer dizer que a gente não evolua, que não lute por eles, principalmente naquilo que toca a segurança, Deputado, mas significa que a gente tem que ser procedimentar, tem que estar manualizado.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu só queria completar...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado Gabeira.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu sou favorável perfeitamente ao cumprimento do manual. Eu, quando falei para o senhor me dar uma chave para eu trocar a luz, é porque eu estou um pouco desesperado. Não posso deixar de trabalhar num vôo de longa distância. Mas o que eu quero dizer é o seguinte: independentemente do manual, já existiu algo que a Airbus não registra no manual, que foi um acidente com o reversor travado. Além disso, existem as condições meteorológicas que não são previstas no manual. E além disso existem os precedentes que o manual não pode prever. O manual não podia imaginar que o avião da Pantanal iria derrapar ali, nem que o avião da TAM chegaria ao limite da cabeceira. Esses elementos todos nós utilizamos para enriquecer o raciocínio a partir do manual. É isso que eu quero dizer.

O SR. RUY AMPARO - Deputado, mas eu concordo integralmente com o senhor que inclusive o próprio manual tem que ser evolutivo a partir dessa cadeia. Esse acidente das Filipinas, o senhor veja assim, que aconteceu porque o piloto filipino não seguiu o manual. Então assim, o manual aí não foi seguido, então aí aconteceu o acidente. Não quer dizer que o manual também não deva ser questionado, Deputado. A gente tem, nessa investigação desse acidente que nós estamos vivendo, nós não devemos excluir nada até que o CENIPA diga que está cabalmente excluído, faz parte do processo normal desse negócio. Por isso que eu pedi a alguns colegas seus, a alguns Deputados, um pouquinho de paciência para que os órgãos competentes... Eles têm gente treinada até para investigar o acidente e buscar nos mínimos detalhes, saber onde aconteceu e porque aconteceu.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Gabeira.



Próximo orador inscrito, Deputado Geraldo Thadeu. V.Exa. dispõe de 10 minutos, começando às 17h56min até as 18h06min.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, Dr. Ruy a sua formação é de engenheiro aeronáutico?

O SR. RUY AMPARO - Perfeito.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O senhor é piloto?

O SR. RUY AMPARO - Não. Sou engenheiro.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Nunca pilotou?

O SR. RUY AMPARO - Não. Não sou piloto não.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Eu vejo que a vinda do senhor aqui foi em decorrência da sua entrevista, quando disse que a aeronave que se acidentou, mesmo sem o reverso funcionando, travado, teria condições plenas de voar, de pousar sem restrições, apenas com a pista contaminada. E o senhor explicou que essa pista contaminada é uma pista sob chuva intensa, com formação de poças d'água, e que poderia aí complicar. Agora, o senhor viu aquele filme que passou, que a televisão mostrou, que num pouso normal de um A-320 ele levaria 11, 12 segundos naquele trecho, e que o avião acidentado passou com 3 segundos? O senhor assistiu a essa fita, que a televisão passou?

O SR. RUY AMPARO - Vi. Vi sim. Na televisão.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Pela experiência que o senhor tem, pelo conhecimento que o senhor tem, não dá a impressão de que aquele avião estava sem frenagem alguma?

O SR. RUY AMPARO - A única certeza que nós temos ali é que a velocidade estava excessiva. Eu concordo com o senhor. Mas, de novo, eu prefiro não especular. Eu acho assim, tem uma sugestão que eu gostaria de dar aqui aos senhores, é que assim: tem uma maneira espetacular de ter essa sensibilidade que é ir ao simulador. Apesar de não ser minha área, de novo, é a área dos pilotos, de operações, mas eu sugeriria fortemente que os senhores, ou uma comissão, da mesma maneira que nós tivemos a honra de recebê-los em São Carlos para dar uma olhadinha na nossa manutenção, como nós não temos nada a esconder, irem ao centro de simulação — nós temos simuladores de vôo de A-320 aqui em Guarulhos — e repetir esses procedimentos. Eu acho que é a melhor prova de que



um avião consegue, sim, numa pista ultramolhada, pousar sem os 2 reversores normalmente, que essa operação era segura, a menos que tenha acontecido algum outro fator externo, que é o que as caixas-pretas vão nos dizer, falar exatamente o que aconteceu que levou ao acidente.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Onde que é essa pista de simulação?

O SR. RUY AMPARO - Fica perto do aeroporto de Guarulhos. Eu tenho certeza que o nosso departamento de treinamento consegue coordenar isso para os senhores.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O senhor não tem notícias se já não foi feito isso pela TAM depois do acidente?

O SR. RUY AMPARO - Eu não. Não é minha área.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Bom, o senhor é Vice-Presidente da TAM.

O SR. RUY AMPARO - Perfeito.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Então, o senhor tem, claro, reuniões com toda a diretoria, a presidência, em contato não só na questão técnica, mas de toda a companhia.

O SR. RUY AMPARO - Nas questões corporativas, sim.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Exato. Nessa crise aérea, com a questão dos controladores, na questão de todo o sistema que sofreu e dos atrasos, dos cancelamentos de vôos, da questão de chuva na pista, colocando a pista escorregadia, o senhor não acha que, em determinado momento, os próprios pilotos comandantes dessas aeronaves, que estavam operando na pista de Congonhas, estavam chegando completamente inseguros, sob pressão, sob tensão e que isso também poderia contribuir de uma forma para que houvesse algum problema no manejo do avião?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, eu vou reafirmar o que eu falei aqui antes: eu tenho absoluta confiança no nosso grupo de comandantes, inclusive para que se algum deles tivesse detectado uma situação insegura, ele não faria um determinado procedimento. Eu reafirmo a minha confiança no nosso grupo de vôo.



O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Tá. Agora a questão do *grooving*. Houve uma audiência pública na ANAC. O senhor tem conhecimento dessa audiência pública?

O SR. RUY AMPARO - Sobre, desculpe, o *grooving*?

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Não. Uma audiência pública na ANAC.

O SR. RUY AMPARO - Eu não participei.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Para liberação da pista. Foi em abril. O senhor não teve conhecimento?

O SR. RUY AMPARO - Não, eu não participei.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O senhor não participou?

O SR. RUY AMPARO - Não.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Em que houve uma pressão das companhias para que essa pista fosse liberada em junho, porque em julho, período de férias, haveria uma sobrecarga de número de passageiros. O senhor tem conhecimento disso?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, eu não consigo responder sobre isso. Acho que não tem nenhum efeito de manutenção aí. Eu não estava nessa audiência.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O senhor é da diretoria. Como eu disse, as questões gerais da companhia o senhor tem discutido.

O SR. RUY AMPARO - Sim.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Houve alguma pressão para que a TAM assumisse a responsabilidade desse acidente?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, absolutamente. O senhor veja o seguinte: reafirmando, no primeiro dia, nós mostramos o efeito do reversor porque a gente teria o dever de mostrar à sociedade tudo relativo àquele avião. Então, desde o primeiro dia, toda a informação que estava em nosso poder, tudo que é factual, e ainda agora nós estamos passando a toda a sociedade, colocamos no *site*. Não é normal isso que nós fizemos. Normalmente as companhias se retraem ante um acidente. A TAM está se expondo porque nós temos convicção do que fizemos. Então, eu posso lhe assegurar o seguinte: até onde vai o meu conhecimento — eu



tenho absoluta certeza que a TAM é assim —, não houve nenhuma pressão para que a gente assumisse. Até porque a investigação é feita independente...

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Essa declaração que o senhor deu juntamente com o Presidente da TAM que é a respeito do reversor que estava desligado foi na manhã seguinte do acidente?

O SR. RUY AMPARO - Foi exatamente no dia seguinte. Na primeira entrevista coletiva, nós colocamos isso muito claro.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Bom, eu gostaria de dizer. O senhor é Vice-Presidente técnico. Então, o senhor conhece profundamente a questão técnica. Mas conhecendo a questão técnica, o senhor, dentro do comportamento técnico da aeronave, sabe a capacidade de frenagem, a capacidade de... Então, numa pista dessa de 1.940 metros, chovendo, com uma falha que possa ocorrer na frenagem, qual seria o ideal de pista que tivesse ali para que essa aeronave parasse na pista?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, eu volto a reafirmar que essa pista de Congonhas ela é extremamente adequada ao Airbus 320. No passado, Congonhas operava aviões bem maiores e com muito menos tecnologia do que ele tem. Então, eu acho a pista de Congonhas adequada, como comprimento, a esse avião.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Com chuva?

O SR. RUY AMPARO - Com chuva e sem 2 reversores estarem funcionando.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - E a questão da área de escape, de segurança?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, quanto à condição do aeródromo eu não consigo me pronunciar, eu só digo o seguinte: o senhor viu na minha apresentação que o requerido — isso pode até ser checado em simulador com os senhores a bordo, não tem nenhum problema —, ele pousa em 1.300 metros. Significa que tem mais de 600, ou seja, mais de 50% da distância requerida de segurança.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Agora, o senhor vê que as declarações de pilotos, de engenheiros, de especialistas da área, todos estão afirmando categoricamente que a pista de Congonhas não suporta operação de aeronaves do porte que está operando o A-320, por exemplo, e o senhor fala completamente diferente.



O SR. RUY AMPARO - Eu falo que nós estamos operando há quase 8 anos nessa pista, com toda segurança. De novo eu reafirmo, Deputado: nós precisamos primeiro descobrir exatamente o que aconteceu. Tem muita gente ... Aqui cabe um... Vou até exceder o meu depoimento aqui... A gente tem ouvido também muitas pessoas que se dizem especialistas para poder pegar um pouquinho de luz da imprensa e já dá a conclusão final. Quer dizer, o Brasil tem os especialistas do CENIPA. A investigação é rigorosa. O próprio Deputado aqui pôde comprovar. São pessoas de altíssimo gabarito, independentes. Quer dizer, se for falha de um, de outro, de outro, ou vários fatores contribuintes, como é normal, eles vão dizer. Ou seja, eu acho que a gente tem que investigar exatamente o que aconteceu para descobrir se a pista é adequada, não é adequada. Ela é adequada.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - A última pergunta.

O SR. RUY AMPARO - Pois não.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Na opinião do senhor, tudo aquilo que aconteceu, vendo aquele filme, vendo a pista escorregadia, vendo a preocupação dos pilotos — não é especular não, Dr. Ruy —, mas, no sentimento do senhor, o senhor tem algum pressentimento de que alguma coisa aconteceu?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, como eu lhe falei, para ser muito honesto, como eu tenho a formação de engenheiro aeronáutico, é claro que algumas hipóteses internas eu tenho, mas eu acho que é uma questão até profissional eu não colocar uma hipótese. Até porque como eu não estou relacionado com a investigação — os senhores vêem que eu estou relacionado para atendê-los, para atender a imprensa aqui —, quer dizer nós temos gente da TAM que também fez parte da comissão de investigação, como é preconizado no Anexo XIII. Eu não tenho essa informação para dar aos senhores. O CENIPA é o melhor órgão para isso.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Mas sem o reverso ela pararia?

O SR. RUY AMPARO - Pararia sem 2 reversos. Eu tenho certeza disso.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Mesmo com a chuva?

O SR. RUY AMPARO - Mesmo com chuva.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Geraldo Thadeu.

Próximo...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Sr. Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aproveitando aqui a oportunidade, eu acho que é o momento também de V.Sa. esclarecer. Nós recebemos uma informação aqui que um Airbus da TAM do mesmo modelo do que teve problemas, do que estava no acidente, pousou ontem em Londrina com uma turbina danificada, então fez um pouso de emergência. Um avião que ia de Salvador para Curitiba. V.Sa. tem informação dessa ocorrência? Se tem informação poderia nos dizer o que de fato ocorreu?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, eu sei que nós tivemos um avião retido em Londrina ontem por manutenção dentro dos princípios que eu lhe falei. Eu, pessoalmente, sem me escusar, mas ontem eu saí de São Carlos, passei em São Paulo para pegar esses documentos e vim para cá. Então, eu não participei desse processo. Eu não tenho conhecimento pessoal nesse instante para lhe dizer exatamente o que aconteceu aí.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas aconteceu o problema? Então, o problema ele existiu?

O SR. RUY AMPARO - Eu confirmo que teve um avião nosso que foi retido algumas horas em Londrina para fazer alguma atividade de manutenção. É só isso que eu posso dizer. É a informação que eu tenho agora.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor poderia buscar essa informação em algum lugar para nos informar antes do final da atividade?

O SR. RUY AMPARO - Com certeza. O nosso pessoal que está aqui vai detalhar essa informação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Próximo orador inscrito, Deputado Dr. Ubiali. V.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando às 18h08min, terminando às 18h18min.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, Sr. Relator, bem-vindo de volta às lides.

Dr. Ruy, ontem, visitando, lá em São Carlos, a academia e o atendimento que tem lá, eu fiquei muito impressionado pela qualidade, pela transparência que o senhor e toda a equipe da TAM tentou mostrar para nós. Entretanto — lá já



comentei isso, vou repetir aqui —, como a gente viaja muito, nós temos encontrado, como o Deputado Gabeira encontrou uma lâmpada queimada, áudio na viagem que não está funcionando, poltronas cuja parte vertical, o encosto não se fixa, mesinha que perdeu o seu fixador. Aqui nessa auditoria que foi feita por ocasião dos problemas detectados no final do ano passado, em que houve aquele transtorno todo, em dezembro, uma das colocações que se tem aqui é que quando ...

Vou ler para o senhor: *“Foi solicitado o número de mecânicos em cada base da empresa e confrontado com o número de trânsitos e pernoites efetuados em cada base. Em uma primeira análise ficou evidenciada uma deficiência de mecânicos nas bases de Brasília e Galeão. A direção técnica da empresa mencionou que tal situação já estaria identificada e que ações estariam em fase de implementação para solucionar definitivamente essa questão”.*

Eu estou dizendo isso porque aquilo que o senhor mostrou para nós, ontem, não deveria permitir que nada do que eu citei acontecesse. O senhor me disse que eventualmente uma comissão não se reportou aos defeitos. Então, até que ponto, de fato, aquilo que a gente viu ontem não está sendo insuficiente para dar a segurança que precisa?

Parece-me que foi uma coincidência. Naquele problema de dezembro de 2006, um dos motivos, não o principal, mas um dos motivos que influenciou demais o caos daquele momento foram 44 indisponibilidades que houve, por manutenção. Comparado com fevereiro do mesmo ano, que tinha sido o maior índice até então, foram 30 indisponibilidades. Será que a TAM não está forçando demais, indo ao limite da segurança e provocando um aumento de indisponibilidades, por falhas mecânicas, para o gasto do material?

Além disso, nós estivemos discutindo um dos problemas — e que também estão na auditoria — da necessidade que a TAM tem de, eventualmente, até 2 vezes por semana, fazer troca de motor em Congonhas e que, para isso, ela precisa de usar a pista secundária. Usava, durante algum tempo, uma rampa da VASP, mas que ultimamente não tem conseguido usar essa rampa porque a empresa VASP nem resposta dá para a TAM, quando solicita.



Agora que se usa apenas uma das pistas, só a secundária, e algum tempo, com a limitação do horário, não fica muito mais difícil para a TAM resolver esses problemas?

O SR. RUY AMPARO - Bem, vamos por partes. Se eu não peguei alguma coisa, peço a sua ajuda, Deputado. Vou começar pela troca de motor. Dentro do processo regular da vida de um avião, quer dizer, essas trocas são normais, são trocas programadas. E a gente faz em Congonhas porque é a base principal do A-320. Começamos a migrar algumas dessas trocas para São Carlos, justamente para escapar do fato de que Congonhas tem apenas uma área para testar motores, que é a área da VASP. E realmente a gente passou um tempo em que eles não estavam cedendo, mas ultimamente eles estão cedendo. Quer dizer, ou seja, não sei se por interferência do aeroporto, ou o que aconteceu. Quer dizer, a área de testar motor a VASP está cedendo. Em dezembro, nós tivemos 1 dos 6 aviões, foi uma aeronave que trocou o motor à noite e ficou aguardando, prontinha, das 6 da manhã até meio-dia, que passasse o pico e a pista auxiliar pudesse ser cedida para a TAM, porque de novo existe um procedimento dentro do manual, têm alguns testes que temos que fazer com plena potência, não podem ser feitos só ligando o motor no pátio, não é? Então, quanto ao item da segurança, Deputado, evidentemente, nós podemos ter pontualmente e falar: *“Olha, a EMBRAER me levou 2 funcionários, 6 funcionários de Brasília e nós temos que repor com gente de outras bases”*. Ou seja, isso é identificado e colocado de uma maneira transparente para a autoridade, mas não é política da companhia. Tanto é que nós temos, assim, vagas abertas sem nenhuma restrição de contratação para a área técnica. Tanto é que o número geral é bastante adequado. Quanto à segurança, dizer que a gente é auditado só... Eu não quero que isso fique parecendo que é uma resposta na qual eu estou me protegendo. Mas o fato de a gente reportar para a autoridade brasileira, para a autoridade européia, como é lá em São Carlos — o senhor viu os certificados; numa determinada oficina, eu mostrei ao senhor o certificado da autoridade americana para fazer um determinado tipo de manutenção —, para esse pessoal assinar embaixo que nós temos a condição igualzinha à empresa européia... Eles vêm aqui às vezes vêm sem avisar. Ou seja, nós temos absoluta certeza, por todos os procedimentos, pelas auditorias, pelo fato de a gente não ter restrição de



investimento para trabalhar com manutenção, de que nós estamos fazendo a coisa adequada, correta. E ela é evolutiva. Inclusive nós estamos lutando muito, como eu lhe falei ontem, para trazer coisas que são feitas no exterior, estão dando empregos no exterior. Nós estamos trazendo para o Brasil. Estamos trazendo aí a Goodrich, que é uma empresa de tomadas de ar, reversores e capôs. Quer dizer, tudo o que for possível para a gente trazer para o Brasil nós vamos fazer. Eu confio muito na nossa manutenção, e ela é muito segura. Eu queria emendar também uma pergunta que eu não sei se o senhor ia fazer, mas foi feita ontem. Ontem, por causa da meteorologia, um A-320 que devia ter começado a manutenção no dia anterior — e que era o avião que eu esperava, junto com os senhores, mostrar — não estava lá. Como ele tinha vencimento, ele não estava no limite de vencimento dele, ele ficou em Congonhas aguardando até ir para lá. Ele é o MAF MC-4 F. Então, o nosso setor de controle preparou aqui — vou colocar à disposição da Comissão — o planejamento, que lá é feito de forma bianual. E ele mostra que, sim, têm alguns espaços ainda em que você pode não ter avião em manutenção lá. E eu queria passar ao Presidente da Comissão.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Dr. Ruy, eu, de fato, vi as homologações,...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dr. Ubiali, 2 minutos.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - ... tudo o que o senhor está dizendo aí. E eu não tenho a menor dúvida de que, lá em São Carlos, está absolutamente correto. A minha dúvida é se a TAM não está, por excesso de demanda, deixando de fazer pequenos reparos, ainda talvez dentro de um chamado limite tolerável, como tolerável era ficar com o reverso pinado até por 10 dias.

O SR. RUY AMPARO - Deputado, em aviação não existem dados interpretativos. Ou pode, ou não pode. E eu lhe asseguro o seguinte: a TAM, sim, está cumprindo todo o plano de manutenção, dentro do que é necessário, do preconizado pelo fabricante, dentro da segurança e da lei. Eu tenho certeza, confiança absoluta nisso.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Está bom.

Muito obrigado.

Era isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Dr. Ubiali.



O próximo orador inscrito é o Deputado Ivan Valente. V.Exa. dispõe de 10 minutos, começando às 18h17min, terminando às 18h27min.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, Sr. Relator, Dr. Ruy, eu queria, em primeiro lugar, colocar o seguinte: eu acho que a discussão com a TAM ultrapassa a problemática da discussão de manutenção, evidentemente. Nós estamos diante de um brutal acidente que aconteceu em Congonhas, inclusive o aeroporto mais movimentado do País. E a TAM teve um peso muito grande para torná-lo o mais movimentado do País.

Então, em primeiro lugar, eu queria tratar das questões ainda de segurança — estivemos em São Carlos ontem. Mas a resposta da TAM — e o conflito com a INFRAERO na semana passada — foi que a INFRAERO continua dizendo que a pista é segura com a pista molhada e dá para descer. Mas vocês tomaram a decisão de não descer com pista molhada. A TAM tomou essa decisão: não descer com pista molhada em Congonhas, na pista principal.

O SR. RUY AMPARO - A principal inclusive está interditada.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas tomaram essa decisão. Amanhã vai ser feito o *grooving* da pista, etc.

No outro caso, eu queria fazer 2 perguntas sobre o reverso. Queria as seguintes respostas. A primeira é a seguinte: segundo os manuais, quebrando essa peça, vocês teriam 10 dias para trocá-la, para consertar o reverso.

O SR. RUY AMPARO - Posso só uma pequena correção, Deputado?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Pois não.

O SR. RUY AMPARO - Quebrando a peça, ela tem que ser consertada imediatamente. Nós estamos falando aqui de uma peça travada,...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Travada.

O SR. RUY AMPARO - ... inibida adequadamente. Nós teríamos 10 dias para restituir a condição anterior, tá?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Perfeito. Agora, o reverso estava travado, está certo? Então, o piloto não poderia fazer uso dele, do lado direito da aeronave. E ele continuou voando, o avião continuou voando. Então, vocês colocaram que faltavam... Poderia ser, pelos manuais, até 10 dias para que isso fosse repostado, consertado, não é? Se passasse de 10 dias, o que ocorreria?



O SR. RUY AMPARO - Esse avião ia parar.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não, se passasse de 10 dias, e a TAM não fizesse...

O SR. RUY AMPARO - Nós estaríamos violando a lei.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Violando...

O SR. RUY AMPARO - Violando a lei.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E o que acontece nesse caso?

O SR. RUY AMPARO - Uma sanção da ANAC, no mínimo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Uma sanção da ANAC.

Muito bem. Agora eu quero fazer a seguinte pergunta: se outra aeronave da TAM tiver o mesmo problema com o reverso, e vocês travarem o reverso, vocês vão continuar operando os 10 dias de espaço que está dentro do regulamento?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, nós vamos continuar operando de acordo com o manual, com a segurança que nós sempre tivemos. Como eu falei, nós confiamos muito no sistema que nós temos aqui.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mesmo depois do acidente e com as condições que estiverem, como estava em Congonhas aquele dia, se o reverso não estiver funcionando, dentro daqueles 10 dias, vocês vão continuar operando? Todos os pilotos da TAM estão autorizados a continuar operando nessa direção?

O SR. RUY AMPARO - O senhor sabe que é mais perigoso, Deputado. É importante esclarecer aqui. O perigoso para o piloto não é o que ele conhece, é o que ele desconhece. Então, se o senhor perguntar para os nossos comandantes ou para comandantes externos e falar: "*Olha, tinha ...*" Tanto é que isso aí não foi falado nem abertamente, nem por encapuzado. O senhor pode ver que a reclamação dos tripulantes, que sabem muito bem o que estão falando, não era relativo a isso. Então, quando ele sabe: "*Olha, está dentro ...*" Não é nem porque está dentro do livro. Ele sabe, ele fala: "*Eu sei, eu consigo tomar uma decisão*". A pane mais séria para ele é quando, por exemplo, ele está tocando na pista e um reversor não abre, sem que ele tenha... Historicamente, a nível mundial, é isso o que gera os maiores acidentes. Ou quando ele abre em vôo, como foi o caso, no nosso acidente aqui em 96, que foi inadvertido, ou do acidente do Boeing 767 da Lauda Air também, na



década de 90. Ou seja, isso é terrível para o piloto: é quando ele não tem conhecimento da condição do avião.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, eu vou repetir novamente a pergunta: se for para descer em Congonhas com o reversor travado, os pilotos da TAM vão descer, vão continuar descendo?

O SR. RUY AMPARO - Olha, eu não respondo pelos pilotos da TAM. O que eu posso responder para o senhor é o seguinte: a operação com o reversor travado, no comprimento da pista de Congonhas, mesmo debaixo de chuva, ela é segura. É isso que eu posso responder ao senhor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas agora veja o seguinte: a pista é segura. E agora vamos voltar à questão do aeroporto de Congonhas. Ela era segura, todos os pilotos desciam, inclusive na pista principal, com aquelas condições. Agora vários pilotos se recusaram a descer em Congonhas. Em cima do que, o senhor acha?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, como eu falei inicialmente, os nossos comandantes, eles são soberanos. Então, significa o seguinte: dentro da informação que existe agora, ou seja, a informação que nós temos da pista agora ainda é muito pouca. Ela precisa ser... Está sendo periciado, está sendo investigado. A hora que ela for liberada e que essa informação chegar adequadamente ao grupo de vôo, ele vai analisar e ver se é seguro aos nossos comandantes, se eles julgam seguro operar ou não. Quer dizer, como eu falei, eu confio muito nos nossos comandantes e no nosso sistema de trabalho. Quer dizer, um comandante nosso nunca é obrigado a fazer uma coisa que ele julgue insegura.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Certamente. Mas veja o seguinte: os pilotos desciam normalmente, não reclamavam. Agora eles estão se recusando a descer. Tem uma coisa nova no ar, ou na terra. Então, eu quero dizer o seguinte: a segurança que foi dada da pista de Congonhas não é tão segura, de um lado. E possivelmente também com peças que estejam sob suspeição também não haja. Porque não são só os pilotos da TAM que estão se recusando a descer lá. São outras companhias também, como o senhor sabe. Então, eu queria deixar isso claro, porque a realidade está mudando as coisas.



A segunda questão é Congonhas. Primeiro, eu acho que a TAM tem uma enorme responsabilidade, assim como outras companhias, em nome do lucro, em nome dessa tese dos 7 mandamentos do Comandante Rolim. Até eu comentei com o senhor, ontem, em São Carlos, porque eu fiquei impressionado porque eu vi a foto do comandante Rolim e os 7 mandamentos. E começava com esse: *“Nada substitui o lucro”*. Como a TAM está lucrando muito pelos últimos tempos aí, a impressão que passa é que não é uma prioridade... A prioridade é essa, absoluta, e as outras são secundarizadas. Mas o que eu quero dizer é o seguinte: a pista de Congonhas é extremamente funcional ao lucro, é extremamente funcional à rentabilidade das empresas. Ela é extremamente funcional a que as conexões sejam feitas em Congonhas, não só pela TAM, mas pelas grandes empresas que detêm 92%, só a TAM e a Gol do controle aéreo brasileiro. Então, eu pergunto se nesse momento que a ANAC toma outras decisões, no sentido contrário de fortalecer o aeroporto de Congonhas como a principal via, o *hub* principal, se o senhor acha que foi um erro ter levado Congonhas a ser a principal pista, digamos, o principal aeródromo do País, passando 18% do tráfego nacional, a grande parte das conexões nacionais, um investimento brutal, de 12 para 18 milhões de passageiros/ano, e com uma meta de 22, e agora tendo que reverter isso? Como é que o senhor vê isso? A TAM acha que fez um encaminhamento errado, apostando em Congonhas dessa forma?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dois minutos, Deputado.

O SR. RUY AMPARO - Deputado, aqui eu tenho que me abster de novo da área técnica. Eu vou lhe responder, mas eu queria deixar claro que, assim, aí eu estou falando em nome pessoal, não em nome da companhia. Não, eu não acho que a TAM... Não existe erro nisso, não. Até porque uma concessionária de serviço pública, ela tem que tentar atender o usuário. E se o senhor... Nós estamos agora debaixo da comoção de um acidente. Então, é natural que a gente tenha toda uma emoção vivendo aqui, inclusive a nossa própria. Como eu lhe falei ontem, quer dizer, o Kleyber é meu amigo, o comandante, eu tenho, eu tinha muito respeito por ele. Então, a gente não pode responder tão friamente. Mas, na verdade, a companhia, ela responde, uma concessionária responde aonde o usuário quer ir. Então, assim, Congonhas é conveniente. Eu estou falando em nome pessoal, eu estou me abstendo de qualquer posição de companhia aqui. Evidentemente, se houver uma



condição segura de operação, não há por que não operar em Congonhas. É claro que a gente entende, vão ser colocados alguns limites. Nós confiamos que as autoridades vão saber o que fazer aí. Mas eu não acho, não concordo absolutamente com que é um erro a gente estar voando em Congonhas. É um aeródromo como outro qualquer, não é?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Está operando... Só para concluir, Sr. Presidente. Veja, o problema de Congonhas não é que ele seja operado de alguma forma. É que, nas condições que Congonhas trabalha, ele trabalha em limites. Veja o problema do acidente. Independente da causa que ainda venha a ser esclarecida, todos os números e os fatos falam a favor de riscos: tamanho da pista; descida de aviões daquele porte, com quase 200 passageiros; não-existência das ranhuras na pista; as recomendações e os diálogos entre pilotos e controladores de voo sobre a pista escorregadia...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - ...a paralisação que um piloto da TAM fez no dia anterior; o deslizamento do avião da Pantanal. Isso tudo em poucos dias.

Então, quando se discute a funcionalidade, a conveniência do aeroporto, se discute também a segurança, se aposta ou não nele, se fazem escolhas e opções. É claro que não é só a companhia aérea. Aí é a relação da companhia aérea com a agência, com a estrutura aeroportuária, com a Aeronáutica, que delimita também segurança de voo, e assim por diante. Então, é isso que eu queria colocar.

O SR. RUY AMPARO - Eu respeito a sua opinião, Deputado, e, assim, entendendo ela como um chamamento a um debate e a uma reavaliação de tudo, é claro que isso tem que ser feito, e está sendo feito agora. É só o que eu posso dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O.k.

Muito obrigado, Deputado Ivan Valente.

O próximo orador inscrito é o Deputado Sabino Castelo Branco. S.Exa. dispõe de 10 minutos, começando às 18h29min e indo até as 18h39min.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Sr. Presidente, Srs. Deputados, todo mundo falou aqui dos avisos que tiveram, Sr. Ruy... Aqui tem um *e-mail* que diz assim:



“Pelo menos 6 pilotos de aviões que pousaram no aeroporto de Congonhas na segunda-feira, dia 16, véspera da tragédia com o avião da TAM, no dia do acidente, reclamaram à torre de controle sobre a pista escorregadia”.

Foi formada uma cronologia que anunciava a maior tragédia da aviação brasileira. Às 18h50 do dia 17, 5 controladores estavam na torre, além de 2 funcionários da Agência de Aviação Civil, a ANAC. Dois controladores acompanharam visualmente o pouso do Airbus A320 da TAM. Um relatou que a aeronave acelerou após tocar na pista, e os 2 funcionários da ANAC, Ricardo e Jaime dos Santos Filho, faziam um acompanhamento do movimento do aeroporto, desde que os aviões entravam na pista até a chegada, as pontes de acesso aos aviões, possivelmente, teriam visto também o pouso do acidente.

Aí diz aqui:

“As reclamações dos pilotos sobre a pista lisa, segundo os operadores de Congonhas, começaram na segunda-feira. Nesse dia, a chuva estava mais intensa. Sete e trinta, o piloto do vôo da Gol 1879 reportou à torre, após pousar, que a pista não estava grande coisa. O controlador pediu para que fosse inspecionado o problema. Pouca aderência foi a resposta. Um minuto depois foi a vez do piloto do vôo 3020 da TAM: pista levemente escorregadia. O livro de ocorrência também teve o registro de reclamações do vôo 3461 da TAM e do 1203 da Gol.

Ainda na segunda-feira, 13h48, o avião da TAM que fazia o vôo 3215 teve um problema, só conseguiu parar no final da pista devido à pouca aderência, também reportada à torre.

Na terça-feira começou uma discussão na troca de turno. A equipe de controladores que assumiu o serviço relatou durante a reunião a preocupação sobre as



condições da pista, sobre as recorrentes reclamações dos pilotos”.

Então, Presidente, a gente está vendo aqui que todo mundo fez um apelo. Todos os aviões que desciam antes dessa tragédia faziam um apelo, a pista não tinha condições. Um descia, escorregou, dizia: *“Não está boa a pista”*. O outro falava: *“A pista não está boa”*. Os controladores pediram que fosse feita uma inspeção, e ninguém deu importância. Parece que estavam pedindo socorro: *“Pelo amor de Deus, não deixem que aconteça essa tragédia. Vai acontecer”*. Mas ninguém deu importância alguma enquanto não aconteceu o acidente, com a morte de 200 pessoas.

Quando se fala no reverso, Dr. Ruy, quero perguntar ao senhor: qual era o problema de parar a aeronave para consertar antes dos 10 dias? O que ia ocasionar se parasse o avião da TAM? Pára e vamos consertar. Dão 10 dias, mas não quer dizer que é obrigado a ficar 10 dias. Se tivessem consertado, será que não teria parado o avião?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, vamos lá. Essa sua pergunta é muito boa. De novo ressalto que as condições de pista estão fora da minha especialidade. Respeito a sua posição. Quando o senhor tem 10 dias, ou 3, ou 1, dependendo do livro que ele lhe dá, o que a gente faz? Quem pode fazer esse reparo? Porque lembro o seguinte, o avião não estava quebrado, ele estava com o sistema inibido, justamente para aumentar a segurança em vôo.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Com defeito.

O SR. RUY AMPARO - Não, inibido o sistema.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Não é normal.

O SR. RUY AMPARO - Para ele voltar à operação plena, ele teria que ser feito por especialistas e na base Congonhas, porque existe um outro princípio também. Até falei com o Deputado Gabeira que jamais deixaria que ele trocasse a lâmpada ali. Isso é verdade. Quer dizer, a qualificação para você fazer qualquer serviço em aviação pressupõe um lugar adequado, pressupõe o ferramental adequado e as pessoas treinadas para fazer aquilo, que são essas pessoas que assinam pela manutenção. Então, assim, uma manutenção mais simples, uma troca de pneus, por exemplo, nós podemos fazer no Brasil inteiro. Temos pneus do Airbus



no Brasil inteiro, os mecânicos são treinados. Eles acontecem o tempo todo. Manutenção em reversor fazemos só na base principal, é onde temos especialistas, ferramental, e eu tenho um lugar coberto e adequado. É por isso que esse avião estava na rota de Congonhas, ele deveria dormir lá e fazer esse reparo nesse dia. O senhor perceba que a gente não espera o limite para resolver. Quer dizer, no quarto dia, esse avião já estava colocado na rota certa para parar ali.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Eu não concordo...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Só interrompendo. Se ele estava buscando uma rota certa, por que na noite anterior, quando ele parou em Congonhas nesse vôo vindo de Confins, ele não parou para fazer a manutenção?

O SR. RUY AMPARO - Não foi na noite anterior, Deputado. Me permita uma correção, ele passou em Confins no meio do dia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, Congonhas.

O SR. RUY AMPARO - Desculpa, em Congonhas, vindo de Confins, ele passou no meio do dia e prosseguiu voando. E aí naquela noite...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Por que naquele momento, se era o deslocamento para Congonhas, naquele momento ali, quando ele chegou em Congonhas, ele não ficaria?

O SR. RUY AMPARO - Porque ele tinha vôos a cumprir. Nós temos obrigação com o usuário também. Quer dizer, desde que o livro nos permita, nós podemos continuar voando. Esse avião dormiu em Campo Grande... Nós tivemos tempo, inclusive. Olhe, outra pergunta que o senhor poderia ter feito é por que esse avião em Campo Grande não fez o reparo. Porque ali não tem um hangar coberto...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, o senhor já respondeu. Disse que a base para isso é Congonhas. A nossa dúvida é...

O SR. RUY AMPARO - Exatamente. Ele tinha de voltar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A nossa dúvida é se ele já tinha chegado em Congonhas na segunda-feira, por que em Congonhas não ficou para fazer esse reparo no momento que fosse a primeira vez para a rota para lá. Essa é uma dúvida que acho que poderia surgir.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Eu acharia que as 200 pessoas que morreram... eu tenho certeza de que gostariam de ficar sem ter viajado,



ter ficado no aeroporto, e o senhor ter mandado consertar, ou a TAM ter parado a aeronave e dizer: *“Olhe, não vai, porque vai para o conserto”*.

O SR. RUY AMPARO - Deputado, foi exatamente o que fizemos no fim do ano. Todas as pessoas que sofreram transtornos no fim do ano com certeza tiveram seus aviões absolutamente em dia em nível de manutenção.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Eu quero só discordar do senhor que eu quero dizer aqui que, quando houve esse problema, de imediato tinha que parar a aeronave, porque o senhor está levando vidas. E com vidas ninguém brinca. Se teve um probleminha, pára a aeronave, que é um risco. Qualquer coisinha ali... Estamos no ar, ninguém sabe, está entregue a Deus. Nós não estamos na terra.

Eu lhe pergunto mais uma coisa. Hoje, se essa aeronave tivesse com o mesmo problema, o senhor teria coragem de deixar ela voar, já que o senhor diz que pode ficar 10 dias. O senhor teria coragem de deixar ela decolar com 200 passageiros, ir em Congonhas e esperar os 10 dias, ou 4, ou 5 dias?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, não só teria coragem como voaria dentro dessa aeronave. Ela era segura, essa operação era segura e foi bem feita. Eu tenho certeza disso.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - O senhor tem muita coragem.

Eu pergunto ao senhor, Dr. Ruy... Tire aí a Vice-Presidência da TAM e seja um cidadão comum. Se a sua família estivesse dentro desse vôo, se o senhor tivesse perdido a sua esposa, seus filhos, como teve uma senhora que perdeu um filho de 12 e um de 6 anos, o que o senhor gostaria que esta Casa fizesse, a CPI fizesse com a TAM?

O SR. RUY AMPARO - Bom, o que eu espero que esta Casa faça, e é o que nós estamos vendo aqui... A gente suporta muito, a TAM está sendo muito transparente, está dando toda a informação possível. Nós não estamos nos escondendo de nada. O que a gente espera é que realmente os especialistas em investigação sejam ouvidos e que a gente levante exatamente o que aconteceu. Porque até agora nós não temos ainda a posição final do que aconteceu. É isso que eu espero.



O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - O senhor sabe me dizer quantas denúncias a TAM já... quantas punições a TAM já levou da ANAC, quantas multas, algumas coisas nesse sentido de alguns erros por parte da TAM?

O SR. RUY AMPARO - Por erros de manutenção, nenhuma.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Nenhuma?

O SR. RUY AMPARO - Nenhuma que eu tenha conhecimento. Pronto, Deputado, vai.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - O senhor não tem conhecimento.

O SR. RUY AMPARO - Não.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - O senhor não tem certeza, não é?

O SR. RUY AMPARO - Não. O senhor veja que no fim do ano, quando o Presidente Zuanazzi falou a respeito das sanções, foram todas voltadas por danos ao usuário. Nenhum problema de manutenção. Nós somos muito respeitados pelos procedimentos que foram seguidos naqueles 6 aviões ali. Eles estavam corretos.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Quantas denúncias, Dr. Ruy, a TAM já chegou a fazer a respeito de tudo isso que está acontecendo na aviação? Porque vocês deveriam saber — o aeroporto de Congonhas, outros aeroportos que não tinham condições — tudo o que está acontecendo no setor aéreo. Quantas vezes a TAM chegou para fazer alguma denúncia ao Governo Federal para que não chegasse a este momento como está hoje a aviação brasileira?

O SR. RUY AMPARO - Bom, Deputado, a TAM atua com total transparência em relação ao Governo Federal, não só via ANAC, mas qualquer outra entidade. Então, a nossa operação é uma operação aberta, aquilo que a gente pensa é colocado claramente através de todos os órgãos. Nós temos esse princípio interno. O senhor veja que, mesmo depois do acidente, o primeiro passo foi cuidar das famílias, porque isso é nossa obrigação. O senhor imagine que o senhor está buscando informações sobre o que aconteceu, e nós tivemos que ir atrás. O segundo passo foi lá fazer essa entrevista coletiva, onde nós expusemos a um



batalhão de jornalistas, bem maior do que o que tem aqui hoje... abrindo a todas as perguntas possíveis.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Não, não, minha pergunta é outra. Minha pergunta é antes desse acidente. Nós estamos vivendo um caos aéreo. Gostaria de saber de V.Sa. o que é que a TAM fez.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Se a TAM chegou a fazer as denúncias aos órgãos federais, levar à imprensa para que fosse alertada sobre tudo isso que poderia acontecer, o que aconteceu em Congonhas. Se a TAM fez isso. Porque vocês e a Gol teriam que fazer. São vocês que transportam os passageiros, são vocês que sabem as condições dos aeroportos do Brasil. Então, só vocês que poderiam fazer isso.

O SR. RUY AMPARO - Bem, entendendo a sua pergunta, em relação ao que o usuário tem vivido nos últimos meses, eu acho que isso tem sido adequadamente documentado através da imprensa, a qual a gente dá acesso aberto na companhia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Sabino Castelo Branco.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - O meu tempo já deu?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Descontei até o tempo que usei de V.Exa.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Quantos minutos?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. já está com mais de 11, indo para 12. Mas, se V.Exa. tiver um assunto relevante, eu lhe permito que faça...

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Eu só gostaria de finalizar, Presidente. Gostaria até de agradecer a V.Exa. e dizer que o mesmo tratamento que foi dado aqui para a ANAC eu darei a todos que vierem aqui. Porque essa parte de dizer que estão dando assistência às famílias, isso não importa mais. As pessoas já morreram. Não querem mais saber disso. O que queriam era ter seus parentes e seus filhos em casa.

Quero dizer para o Dr. Ruy que isso daí é o excesso da impunidade no nosso País. Se tivesse cumprido, se tivesse já o Governo feito alguma coisa que servisse



de exemplo antes, eu acredito que não teria acontecido essa tragédia que aconteceu. Mas a impunidade neste País ainda é grande demais.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Sabino.

O próximo orador inscrito é o Deputado Carlos Zarattini. S.Exa. dispõe de 10 minutos, começando às 18h41.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Dr. Ruy Amparo, eu gostaria de debater com o senhor aqui na qualidade de diretor, de Vice-Presidente da TAM, não especificamente como da área técnica de manutenção. Eu queria reportar a entrevista que foi dada, acredito, no dia 18, publicada no dia 19. Eu queria ler alguns trechos das respostas que foram dadas pelo Presidente da TAM, Marco Antonio Bologna.

Diz o jornal:

“No entanto, reiteradas vezes durante a entrevista concedida à imprensa, o executivo teceu comentários a respeito da segurança de se operar na pista de Congonhas, apesar da ausência do chamado “grooving”, as ranhuras que aumentam a aderência sob a chuva.

A pista foi entregue sem o ‘grooving’, o que não a torna inoperante, dependendo da utilização e do momento”, afirmou

De acordo com Bologna, a companhia não tem registro de queixas de seus pilotos a respeito de dificuldades de pouso nos dias e horas que antecederam a tragédia”.

Acredito eu que, na mesma entrevista, o senhor respondeu:

“Segundo Amparo, os pilotos devem reportar problemas no equipamento a cada pouso realizado. “Não houve qualquer registro de pane no livro de bordo enquanto o avião estava em Porto Alegre”, afirmou.



O Presidente da companhia, Marco Antonio Bologna, afirmou que o avião é totalmente homologado e compatível com a pista de Congonhas.

Depois, ainda afirmou que a TAM não recebeu qualquer alerta de seus tripulantes em relação às condições da pista no principal aeroporto do País. *“Não há nenhum relato formal de problemas”*, disse.

Depois um outro trecho:

“O executivo da TAM, Bologna, acredita que a cidade não pode abrir mão do seu aeroporto central. “É difícil pensar que São Paulo possa viver sem Congonhas, é um aeroporto seguro, mas que tem suas restrições”, disse. Qualquer restrição adicional será fundamentada em fatores plausíveis, e a TAM vai acatar”.

Depois, no dia 25 de julho, quarta-feira, que é hoje, o Sr. Anchieta Elcias, Secretário-Executivo do SNEA, que é o Sindicato Nacional das Empresas de Aviação, afirma: *“É necessário desafogar Congonhas. Do jeito que está, é como um copo cheio, qualquer gota faz ele transbordar”*.

Aí, mais para frente:

“Apesar disso, as empresas aéreas já planejam recorrer à justiça, caso concluam que Congonhas será subutilizado com as medidas anunciadas pelo Governo na semana passada”.

Segundo Geraldo Vieira, advogado do SNEA, se uma perícia mostrar que Congonhas tem capacidade de receber mais de 33 movimentos por hora, as companhias cobrarão ressarcimento na justiça. O Governo não pode mandar o aeroporto operar bem abaixo da sua capacidade, reduzindo o tráfego no local de maior demanda do País. Menos passageiros serão transportados, e isso mexe com a produtividade, a rentabilidade e a lucratividade das empresas.

Bom, o que eu queria colocar aqui diante de todas essas declarações... Primeiro me parece que, da parte da TAM, nessa primeira entrevista que foi dada no dia 18, houve em diversos momentos a afirmação de que não haveria problemas com a pista, seja do ponto de vista do *grooving*, seja do ponto de vista do tamanho da pista, que estaria homologada para a aterrissagem dos aviões da TAM.



E depois há aqui uma afirmação forte do sindicato das empresas aéreas, dizendo que vai atrás de cobrar os eventuais prejuízos que ocorram pela diminuição de vôos.

O que me estranha é que ontem a TAM, junto com seus pilotos, em solidariedade, praticamente parou o aeroporto de Congonhas. Decidiu que não haveria mais pousos e decolagens de Congonhas até que em algum momento se resolvesse. Se houvesse chuva, não haveria pouso e decolagem, o que, de fato, causa um tremendo incômodo, porque ninguém sabe de onde o avião vai sair, ninguém sabe onde o avião vai pousar, porque ninguém sabe qual é o clima que vai estar no horário previsto.

Então, por que a TAM mudou de opinião? A meu ver, a TAM tinha uma opinião no dia 18, e agora a TAM tem uma outra opinião: não é possível utilizar o aeroporto de Congonhas, pelo menos em condições de chuva. Então, gostaria que o senhor me explicasse por que essa mudança de opinião da diretoria da TAM?

O SR. RUY AMPARO - Bem, Deputado, de novo, sem me eximir de responder, lembrando que a minha área de atuação é bem definida, e é nessa condição que eu vim aqui, eu queria lembrar ao senhor que ontem a pista principal continuava interditada...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sim.

O SR. RUY AMPARO - ...e que a pista auxiliar tem menos de 1.500 metros e que ela, naturalmente, mesmo tendo *grooving* e estando numa condição reconhecidamente de bom atrito... Não por causa do *grooving*. O atrito da pista está — dito pelos pilotos — razoável, bom, está bom, adequado. Com chuva, as restrições aumentam. Mil e quinhentos metros já é algo menor do que os 2 mil que a anterior tinha. Portanto, o que tem de ser respeitado, de novo remetendo ao manual, é o que o manual diz para operação naquela condição de pista. Ou seja, não existe uma mudança de opinião corporativa. Existe sim... Agora nós vamos, assim que terminarem as informações sobre a pista de Congonhas e ficar delineado — agora eu vou falar como engenheiro aeronáutico — qual é o coeficiente de atrito real que ela está, quais são as condições de drenagem, em que condições ela pode operar... E, de novo, é recriado um manual para essa pista, nas condições novas, na condição que ela está sendo liberada.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não, a minha pergunta é a seguinte: durante a reforma da pista principal não houve nenhuma restrição a operar na pista auxiliar.

O SR. RUY AMPARO - Houve. Quando chovia, tinha toda essa restrição.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Era suspensa a operação?

O SR. RUY AMPARO - A operação... De novo: eu não sou piloto, eu não tenho esse manual de cabeça.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sim, como diretor, o senhor...

O SR. RUY AMPARO - Deputado, eu sei assim, quando há chuva existem algumas restrições na pista auxiliar. Aliás, só para lhe informar, não foi tão recente, mas no passado eu mesmo com a minha família nós já alternamos Guarulhos por causa de uma chuva forte em Congonhas, quando estava operando só a auxiliar. Ou seja, há restrição caso a caso. As condições da pista, de vento, de rajadas são estudadas ali. Então, essa pista é liberada. Depende dessas condições.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Quer dizer, segundo a sua opinião, não existe mudança de posição entre o que foi falado na entrevista, em que tanto o senhor como o Presidente Marco Antonio Bologna diziam que não havia problemas com a pista, e a situação nova agora. Quer dizer, segundo o senhor está me dizendo, é isso.

O SR. RUY AMPARO - O que o nosso Presidente falou, e aí, pessoalmente, também concordo com ele, com as informações que nós tínhamos, a pista de Congonhas era segura para operar ali. Quer dizer, eu não estou dizendo que ela se tornou insegura ou que a condição mudou.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Ou que se descobriu que ela ficou insegura.

O SR. RUY AMPARO - Não, não, vamos lá, Deputado. Aconteceu um acidente, é um caso muito sério, e a primeira coisa a fazer agora é investigar todos os fatores. A gente tem de respeitar todos os fatores, o avião, a pista, tudo. É o que o CENIPA está fazendo agora, entendeu? Então, assim, saindo disso, podem sair outras informações, a gente vai saber exatamente o que aconteceu, não é?

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Certo.



Agora uma outra pergunta. Tem essa manifestação do sindicato das empresas, que é bastante dura. É uma manifestação que se opõe às diretrizes do Conselho Nacional de Aviação. Quer dizer, o Conselho determina a redução dos vôos em Congonhas como medida de segurança e também como medida de enxugamento do aeroporto, para ele, enfim, ter um movimento de acordo com a sua capacidade. E o sindicato das empresas — e aí eu suponho que são apenas 2 grandes empresas, um duopólio, nós temos a TAM e a Gol — se manifesta contrário.

Eu gostaria de saber, da parte da TAM, a qual o senhor representa como Vice-Presidente, se vai haver já medidas para se adaptar essa orientação, ou vai-se tomar medidas jurídicas como está dito aqui pelo diretor do sindicato.

O SR. RUY AMPARO - Bom, antes de mais nada, falando em geral sobre a TAM, o que o poder concedente nos disser para fazer vai ser feito. E eu queria sugerir uma coisa, Deputado. O SNEA, ele tem também um setor forte de segurança de vôo, que é independente das empresas também. Tem ali o comandante Ronaldo Jenkins, que é um dos maiores especialistas no Brasil na área, já atuou, foi ex-militar, e ele pode falar do ponto de vista de segurança, ele pode falar desse outro lado. Quer dizer, eu não tenho esse conhecimento que o senhor tem. Daquilo que o SNEA declarou, eu não consigo avaliar isso que o senhor está falando, de entrar na Justiça ou não.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não, eu estou só lendo o jornal aqui.

O SR. RUY AMPARO - Eu sei.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado Zarattini, por causa do horário. V.Exa. já estourou seu tempo.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Então, só isso, porque é... Parece que nós estamos...

O SR. RUY AMPARO - Respeito sua pergunta, mas eu não consigo respondê-la totalmente.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Até que ponto... A minha questão, Sr. Presidente, é exatamente saber se vamos enfrentar uma certa guerra entre as empresas e os órgãos governamentais sobre essa questão, ou se vai haver um



caminhar conjunto no sentido daquilo que foi apontado, que é desfazer o *hub* de Congonhas e remontar a malha no Brasil.

Gostaria de ter essa posição, mas parece que o senhor...

O SR. RUY AMPARO - Eu não tenho essa resposta. Eu entendi a sua posição, mas francamente não consigo responder isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Zarattini.

O próximo orador inscrito é o Deputado Cândido Vaccarezza. Ausente.

O orador seguinte sou eu mesmo. Vou passar para o próximo. Ficarei por último.

Deputado Efraim Filho, V.Exa. dispõe de 10 minutos, começando às 18h52.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sr. Presidente, Dr. Ruy Amparo, na verdade, estou retornando hoje. Cheguei no transcorrer do seu depoimento. O atraso foi fruto do apagão também. Todos nós somos pobres mortais. De São Paulo para cá, atrasou em 4 horas o vôo. Assim, não pude acompanhar desde o início o depoimento. Mas eu vi que o tema foi bastante debatido aqui e praticamente foram exauridas as dúvidas. Meu amigo Deputado Vic Pires estava me colocando a par do que aconteceu.

Vou fazer aqui talvez 2 perguntas. Se porventura já tiverem sido abordadas aqui, se já se tornaram públicas, até pediria que V.Sa. me confirmasse.

Da visita e das investigações e apurações que fizemos em Washington, uma das informações que tem a ver com a TAM, especificamente com a aeronave, é de que a Airbus soltou uma nota técnica depois do início das investigações, mais precisamente na segunda-feira, a respeito do funcionamento da aeronave com um reversor pinado, não é isso? Pinado ou tampado. V.Sa. tem conhecimento dessa nota técnica da Airbus?

O SR. RUY AMPARO - Tive. É um telex da Airbus recomendando que o manual seja cumprido estritamente.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Exato. O técnico francês e o alemão que estão lá nessa comissão por parte da Airbus, eles fizeram essa nota técnica, que é uma nota, que consta do processo de investigação, que é distribuída — peço



que V.Sa. confirme, se for o caso — para todos os pilotos e operadores que pilotam aquele tipo de aeronave.

O SR. RUY AMPARO - Confirmando, Deputado. Essa nota é distribuída para todas as companhias aéreas do mundo que operam Airbus.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - V.Sa. teria o teor dessa nota aí?

O SR. RUY AMPARO - Olhe, eu não tenho aqui comigo, mas confirmo que a TAM recebeu. Eu li a nota. Pelo que me lembro, a Airbus reforça a necessidade do cumprimento estrito dos procedimentos previstos nos manuais.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E qual é a avaliação que a TAM, enquanto empresa, fez da necessidade de se distribuir uma nota técnica nesse sentido? Será que a empresa não vinha observando o manual adequadamente? Outras empresas... Qual é a avaliação que a TAM faz dessa...

O SR. RUY AMPARO - Deputado, esse é um procedimento bastante normal no caso de um acidente, porque, quando acontece qualquer coisa com equipamento que uma empresa opera, as outras empresas do mundo querem saber. Então, o fabricante começa a soltar... A primeira informação foi muito factual: aconteceu o acidente no dia tal, não sei o quê. Assim que ela tem informações que são liberadas pelas autoridades para serem passadas, ela repassa imediatamente. Então, assim, essas informações a todos os operadores, elas são absolutamente normais e elas acontecem. Ele reforça aí. Com certeza o senhor está até com mais informações que eu, porque o senhor sabe exatamente onde a informação... Eu reforcei aqui um pouco antes do senhor chegar...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - A informação que temos é a mesma quanto a esse assunto.

O SR. RUY AMPARO - Não, não, estou dizendo o seguinte: eu reitero aqui que o grande volume de dados... a elucidação desse acidente vai vir através da leitura das caixas-pretas. Como o senhor viu ali, a competência dos técnicos brasileiros, não só dos americanos... O laboratório é fantástico da TSB, mas o senhor pode ver que os técnicos brasileiros são bons também.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Muito respeitados, respeitadíssimos na comunidade internacional.

O SR. RUY AMPARO - O Brasil criou um nome.



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Eles são dotados da maior credibilidade, sem dúvida alguma.

O SR. RUY AMPARO - Tenho certeza que desses dados vai sair a elucidação desse acidente. Enquanto isso, a Airbus está fazendo a obrigação dela, a TAM, todo mundo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Mas eu não lhe perguntei ainda, ou pelo menos ainda, se o senhor sabia disso. Só perguntei a respeito da nota técnica, porque era importante se saber se tinha chegado à TAM. Como se iniciou a investigação e a primeira nota técnica foi para a Airbus a respeito da operação da aeronave apenas com um reversor funcionando, o que eu queria saber era se a TAM acreditava que essa nota técnica seria algum elemento decisivo durante a investigação. V.Sa. já respondeu dizendo que...

O SR. RUY AMPARO - Ele é fruto da investigação. Ele vem da investigação, ele não está... o sentido é o inverso, que ele está nascendo. Os técnicos da Airbus que estão lá municiaram a própria Airbus para fazer essa comunicação, e não a Airbus jogou uma informação para eles que pudesse elucidar.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Dr. Ruy Amparo, é do conhecimento de V.Sa. se existe tal qual ocorreu agora com esse caso do reverso, alguma nota técnica por parte da Airbus para as empresas que operam, de cuidados, por exemplo, com a questão do computador de bordo, da relação com a parte tecnológica da aeronave, vamos assim dizer, existem cuidados excessivos que se deve ter nesse sentido? Por exemplo, na aeronave, ocorreu porque a nota técnica, tal qual ocorre, por exemplo, que a gente tem visto muito aqui na CPI, o que a prevenção de acidente chama análise de perigo, quando uma aeronave passa próxima da outra...

O SR. RUY AMPARO - Relatório de perigo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - ...Relatório de perigo, de quase colisão, como alguns preferem dizer. O relatório de perigo dá uma nota para evitar que aquilo... com sentido de prevenção de acidentes, para evitar que de repente aquele fato volte a se repetir e alertar todos os pilotos.

Por exemplo, já existiu algum alerta, ou algum acidente com Airbus ou outra aeronave decorrente de problemas, por exemplo, do computador de bordo, o



computador não ter aceitado algum direcionamento, ou alguma decisão do piloto de algum operador? É do seu conhecimento? Existiu algum acidente de que a TAM tenha conhecimento nesse sentido? Que tenha sido fruto dessa relação piloto computador de bordo, por exemplo?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, eu percebo que a sua pergunta é parecida com a do Relator. Os senhores estavam juntos, talvez eu não tenha capturado toda a informação...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Eu não estava aqui na hora em que o Relator estava, porque cheguei horas depois.

O SR. RUY AMPARO - Deixa eu tentar explicar o seguinte. Em caso de qualquer problema, que ou o fabricante ou a autoridade — porque não precisa ser o fabricante — resolva que alguma mudança técnica ou na manutenção ou na operação deve ser feita, é emitida imediatamente o que eles chamam... em português é diretriz de aeronavegabilidade, e que ela pode ser feita: “*Olha, antes do próximo vôo verifique isso ou troque isso*”, ou “*Antes de 1 ano mude o computador do avião da versão tal para a versão tal*”. Ou seja, a autoridade europeia e a autoridade brasileira... isso tem o poder de lei e também se sobrepõe aos manuais. Isso não chegou ainda por causa desse acidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dr. Ruy, queria complementar a pergunta do Deputado Efraim. Há alguma possibilidade de que algum comando que possa ter sido feito pelo piloto não tenha sido compreendido pelo computador e por isso não obedecido? Existe essa possibilidade?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, eu me comprometi a não falar em hipótese, mas aí vou falar uma crença pessoal. Eu não acredito nisso. Realmente o sistema é tão...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Independente de V.Sa. acreditar ou não, essa possibilidade existe? Não estou dizendo que essa tenha sido a situação presente no acidente. Essa possibilidade, teoricamente, para o senhor existe?

O SR. RUY AMPARO - Não. Para mim, não, sinceramente. Mas de novo ressalto que isso viria da caixa-preta. Nos aviões de antigamente, aviões muito antigos mesmo, quebrava o cabo de comando. Na tecnologia moderna, como você



põe vários computadores em paralelo, fazendo a mesma coisa, quer dizer, se um computador não estiver atuando, ele é desativado, os outros atuam. Sinceramente, não acredito, mas, voltando ao formalismo, precisaríamos olhar os dados da caixa-preta com atenção, que eles já devem ter determinado isso.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não estou aqui entrando em hipótese, tanto é que a minha pergunta é se já é do conhecimento ou não, em outras hipóteses, não necessariamente nessa.

Até complementando a pergunta, o Deputado Eduardo Cunha me fez lembrar de um evento. É do seu conhecimento, um evento que ocorreu com o Airbus 320, na França...

O SR. RUY AMPARO - Nas Filipinas...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Em Le Bourget, numa feira?

O SR. RUY AMPARO - Não foi Le Bourget. Foi na Basiléia...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Na Basiléia, em 1988...

O SR. RUY AMPARO - Isso aí foi um puro erro operacional. Justamente esse comandante tentou demonstrar que o Airbus não precisava fazer nada e que, sozinho, ele recuperaria motor, não precisava fazer nada. Ele baixou a velocidade para a velocidade mínima, para os motores em *idle*, e foi puxando o nariz. Ele imaginou que aquele avião... Há a transcrição em algumas revistas do *voice recorder*, isso foi posto a público. Ele foi puxando o nariz do avião, e o avião não deu motor, por quê? Porque abaixo de 100 pés a autoridade do comandante é total. Ou seja, nesse caso, aconteceu exatamente o inverso: o comandante não pilotou, e o avião deixou para ele, porque é ele que tem autoridade nas situações críticas de pouso e decolagem. Desculpe, uma curiosidade, Deputado, sua pergunta é por causa desse acidente ou há alguma coisa a mais que devemos estudar? Porque V.Exa. estava lá, quer dizer, está com mais informação que eu, por exemplo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não, é por conta desse acidente, é por conta do trabalho das comissões.

O SR. RUY AMPARO - Da Basiléia? Era um avião pintado Air France?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Da Air France...

O SR. RUY AMPARO - Numa demonstração com um jornalista a bordo, faleceu uma pessoa.



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Do qual ele quis fazer uma rasante.

O SR. RUY AMPARO - Isso.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - O computador entendeu que era um procedimento de pouso e, quando ele quis retomar a altitude, o computador não obedeceu aquele comandante, por ter entendido: “*Não, você quer pousar, você não quer levantar*”.

O SR. RUY AMPARO - Não, não é isso. V.Exa. me permita esmiuçar, porque acho que é importante, senão podemos pensar que tem relação com o nosso.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não é o caso.

O SR. RUY AMPARO - Não, eu sei, mas o Airbus, acima de uma certa altitude, se está com os motores em marcha lenta e vai perdendo velocidade, ele acelera. É uma proteção para que ele justamente não caia no vôo, numa condição perigosa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas, por exemplo, vamos supor, numa hipótese remota — não estou dizendo que seja o caso, até porque não tenho conhecimento —, se o piloto quisesse arremeter e o computador não entendesse, porque ele estava em procedimento de pouso, na seqüência que o Deputado Efraim está falando, haveria essa possibilidade de ele não compreender, não obedecer?

O SR. RUY AMPARO - Não, porque ele tem o *manual trust* também, se ele quiser. Só para complementar, nesse caso, esse comandante estava falando com outro: “*Quer ver como nós não precisamos fazer nada,*” — ou alguma coisa assim — “*que o alpha floor protection*” (a proteção de estol) “*entra?*” Só que na verdade, quando ele percebeu que estava abaixo de 100 pés e acelerou, aí não houve mais tempo, ele já estava na... Podemos ver pelo filme que ele entrou nas árvores voando numa velocidade baixíssima. Esse acidente foi muito esmiuçado, quer dizer, desse tenho certeza.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - É verdade. Por isso, perguntei, no começo, se a TAM tinha alguma nota técnica talvez para esse...

O SR. RUY AMPARO - Não.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - A nota técnica que procurei no começo... Esse é um acidente de 1988, que está chegando até...



O SR. RUY AMPARO - É, não éramos nem operadores de avião.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Se alguma nota técnica parecida com esse evento tem ocorrido mais recentemente da Airbus para as operadoras, chamando para esse aspecto.

O SR. RUY AMPARO - Não.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Está entendendo, Dr. Ruy? Essa era a minha abordagem que pretendia estabelecer.

O SR. RUY AMPARO - Perfeito, entendi. Sua pergunta é bem procedente. Não recebemos nada, tenho certeza disso, relativo a um comando desgovernado de computador, justamente porque nunca é um computador só que faz as coisas, eles põem vários computadores para se protegerem.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Também estou satisfeito, Presidente. Apenas para finalizar, V.Sa. sabe informar, claro que não sobre conteúdo nem sobre nada, mas se os técnicos da TAM que compuseram ou que compõem a comissão de investigação já retornaram ao País, Doutor?

O SR. RUY AMPARO - Não sei, Deputado, porque ontem estava em São Carlos e fiz um... Parecia a Fórmula 1, parando em São Paulo, para poder vir para cá.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - É, porque como a coleta de dados acabava ontem, a presença ia ser estudada ainda para verificar.

O SR. RUY AMPARO - Não.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Por último, também não sei se já foi respondida, é comum, pelo menos é essa a informação que recebemos — e, se não for, que V.Sa. também a justifique —, que na aeronave voe, quase sempre, o mais experiente com talvez o menos experiente. No caso da TAM, eram 2 comandantes. É a regra voarem 2 comandantes? Há alguma regra de escala na TAM nesse sentido? Foi coincidência? Há alguma justificativa para voarem 2 comandantes? É regra na TAM, sempre que possível, ter 2 comandantes?

O SR. RUY AMPARO - Não tenho conhecimento especificamente por que nesse vôo estavam voando 2 comandantes. O normal é um comandante e um copiloto, mas não há nenhum impedimento de voarem 2 comandantes, porque se está



somando mais experiência na cabine, não há nenhum problema. Não podem voar 2 co-pilotos, quer dizer, o contrário é que não é aceitável.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Quer dizer, a escala normal não seria essa. Teoricamente, a empresa tende a usar um comandante com um co-piloto, mas ocorreu de nesse vôo...

O SR. RUY AMPARO - Não há nenhum impedimento em se fazer isso.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Em contato com algum componente que estava em Washington, V.Sa. não obteve por telefone?

O SR. RUY AMPARO - Eu, pessoalmente, não, porque a investigação segue pelo CENIPA.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E a relação da TAM com a Airbus é muito boa e goza de total...o sistema da Airbus goza de total credibilidade para com a TAM? A TAM tem total confiança?

O SR. RUY AMPARO - Tem, temos sim, temos bastante confiança no produto Airbus.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Os 737, por que a TAM está adquirindo 737 e não novos Airbus?

O SR. RUY AMPARO - Nós não estamos adquirindo 737, Deputado, o que estamos adquirindo são os Boeings 777, quer dizer, vai ser o maior avião da nossa frota e não tem a ver com o segmento que operamos hoje. Nós estamos adquirindo os Airbus A350 e Boeings 777, cada um no seu tamanho.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Satisfeito, Dr. Ruy Amparo. Muito obrigado pela sua atenção.

O SR. RUY AMPARO - Muito obrigado, Deputado. Sr. Presidente...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por falar em...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Pois não, Dr. Ruy.

O SR. RUY AMPARO - Não conheço os ritos, o senhor me perdoe, é para uma interferência, só para lhe dar a informação que já conseguimos. Esse avião de ontem estava realmente indo para Curitiba e alternou Londrina por uma questão meteorológica de Curitiba. Durante a inspeção de trânsito, foi detectada uma tampinha com algum problema, que pode vir do impacto de pássaro ou alguma coisa



aí, e essa tampa teve que vir de São Paulo. Por isso que esse avião ficou tanto tempo ali. É a informação...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, não teve problema de turbina nem da carenagem, como se chama?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, é realmente na carenagem do motor. Ela tem um monte de tampinhas ali que são feitas para inspeção, e o fato de uma estar danificada... Vou levantar direitinho o que aconteceu, mas a minha experiência pessoal é que algumas vezes tem o impacto de pedra ou alguma coisa, danifica e, de novo, o manual não deixa voar desse jeito, sem a tampa ou com ela danificada, algumas vezes não pode. A informação que tenho é que foi uma tampa de São Paulo, do nosso estoque, para lá. E não foi pouso de emergência, foi pouso normal.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Já aproveite e me responda: qual é a capacidade de assentos do Airbus A320?

O SR. RUY AMPARO - O Airbus A320, exatamente na configuração do MBK — porque nós temos 2 configurações, uma com 2 classes, que usamos na América do Sul, e outra com uma classe única, que usamos no trato doméstico —, tem 174 assentos para passageiros adultos, 11 assentos para tripulantes, trabalhando ou não, quer dizer, nesses assentos estou contando os dos pilotos e todos os assentos de comissária, e ele tem...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Onze assentos?

O SR. RUY AMPARO - Onze, porque ele tem...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E onde é que ficam esses 11 assentos?

O SR. RUY AMPARO - Ele tem 4 assentos na cabine de comando, comandante, co-piloto e 2 *jump seats* atrás.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quatro?

O SR. RUY AMPARO - É uma cabine larga, e ele tem 7 assentos de comissária no total, porque dependendo do voo que ele faça, do tipo de regulamentação local, do tipo de etapa, não se pode descer abaixo do mínimo, mas pode usar mais. Por exemplo: um avião que tenha a Primeira Classe, que algumas companhias têm, ou 3 classes, necessita de mais comissárias simplesmente por causa do serviço. E uma pergunta que sei que V.Exa. vai me fazer é: o que pode aumentar desses 174? Que foi exatamente o nosso voo, que gerou alguma



confusão inicial. São as crianças de colo. A restrição a colocar criança de colo a bordo, Deputado, é que elas tenham máscara de oxigênio adequada. Nas 2 fileiras do Airbus temos 3 passageiros sentados e elas têm 4 máscaras de oxigênio. O bebê tem que estar com um cinto de segurança, um cinto extra que vai no colo da mãe também. Crianças até 2 anos são aceitáveis. Nunca vi mais que 3, 4 crianças de colo a bordo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quantas tinha? O senhor sabe? Desculpe.

O SR. RUY AMPARO - Tinha 2 crianças de colo nesse nosso vôo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas aí não bate a matemática.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por isso que chega a 187.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A matemática não consegue...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas com isso V.Sa. está dizendo que tinha 2 pessoas na cabine a mais do que os pilotos?

O SR. RUY AMPARO - Sim. Eles provavelmente eram pilotos em vôos extra, não há nenhum problema nisso, está na regulamentação. Desculpe, Sr. Presidente, só para clarear ali, porque ficou uma dúvida que a matemática não bate. Cento e setenta e quatro mais 11 são 185; com 2 crianças de colo, dá os 187, que foi o que aconteceu ali.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Foram 187?

O SR. RUY AMPARO - Cento e oitenta e sete.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E esse último que acharam que... já estava incluído?

O SR. RUY AMPARO - Esse é o número 187.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Esse que bate os 187?

O SR. RUY AMPARO - Isso. Exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, não vou atrapalhar o tempo de ninguém, só queria fazer uma última indagação, se V.Exa. me permitir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Pois não. Cedo a V.Exa., que o tempo é meu mesmo agora.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Essa aeronave foi adquirida da empresa, o senhor já falou, Pegasus?



O SR. RUY AMPARO - É, o *lessor* é Pegasus.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pegasus é uma empresa aérea?

O SR. RUY AMPARO - É uma empresa de *leasing*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim. Esse avião, então, era de qual empresa aérea?

O SR. RUY AMPARO - Ele voou na Ásia, ele voou numa empresa também...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por último, antes de fazer o Cheque C, lá em Xangai?

O SR. RUY AMPARO - Ele voou numa empresa do Vietnã, pela informação que nós temos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Informação que vocês têm? O senhor não tem certeza?

O SR. RUY AMPARO - Não, o que é importante aqui, Deputado, é o seguinte: a informação que a gente exige, o requisito que a TAM exige é que esse avião esteja debaixo de uma auditoria americana ou europeia. Então, esse avião estava... O operador que estava antes, para mim, não é tão relevante quanto a condição que ele estava. Então, ele ganhou uma matrícula americana, ganhou auditoria do FAA em cima desse avião e ele fez o Cheque C debaixo dessa condição. Porque aí eu tenho certeza que ele...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas por que ele ganhou, me explique?

O SR. RUY AMPARO - Ele foi transferido pela Pegasus, que dizer, ele poderia, por exemplo, ter ido voar em uma operadora americana. Ele saiu da matrícula anterior que ele estava e entrou no registro americano. Essa é a forma que a gente tem de garantir. Porque, debaixo do registro americano, quem diz que o avião está o.k. é a auditoria do FAA. E essa é uma forma...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E foi feita essa auditoria?

O SR. RUY AMPARO - Foi feita. Quer dizer, foi feita a auditoria inclusive na entidade de manutenção, eu até tenho o nome aqui, lá de Xangai. Olha aqui, a companhia chama... a companhia que fez a manutenção, que é o equivalente ao nosso centro de São Carlos...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu preciso que o senhor me passe, por favor, a companhia que fez a manutenção, se tem *site* na Internet.



O SR. RUY AMPARO - Ela chama Starco.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Starco?

O SR. RUY AMPARO - É, eu posso até conferir isso melhor. Ela é de Xangai e ela é homologada dentro do FAR 145.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual era a empresa que operava antes com essa...

O SR. RUY AMPARO - Eu não sei, Deputado, eu não sei. Porque, como eu lhe falei, a gente se preocupa com a condição do avião. Quem operou antes... Eu sei que esse avião, quando era novo, foi entregue à Taca, ele começou a voar na Taca. Teve a maior parte da vida dele na Taca.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O.k., eu vou apenas... Fiquei por último propositadamente, para não atrapalhar nenhum Parlamentar. Eu vou apenas complementar alguma coisa aqui e alguma coisa eu vou repetir, que foi feita ontem na visita, de modo que possa ter conhecimento aqui também.

Uma pergunta que eu fiz ontem lá, eu vou repetir aqui perante todos: o senhor tinha dito para a gente que 55 metros de pista é o que se ganha com a utilização do reverso. E nós vimos que, digamos assim, o pouso no dia anterior, em que o avião foi parar quase na cabeceira da pista, praticamente cobriu a pista inteira... 55 metros não poderia ter sido a diferença entre um acidente ou não, naquele caso?

O SR. RUY AMPARO - Bom, a minha crença pessoal é que não. Até porque, de novo repetindo, sem querer ser muito repetitivo, quer dizer, enquanto as caixas-pretas não disserem a condição de desaceleração desse avião, nós não sabemos nem o que o reverso disponível contribuiu.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas eu digo naquele dia anterior, em que o avião comeu a pista inteira, que foi parar na grama, que a pista estava escorregadia, segundo o piloto falou em uma entrevista pública, esses 55 metros não poderiam ter sido o período, o tempo? O que a gente quer mostrar é que às vezes, por mais irrisório que seja o ganho que se tem com a utilização desse reverso, como o avião estava continuando a operar e pousou numa pista escorregadia... Não vou nem falar do dia do acidente, para que a gente não entre numa polêmica de responsabilidade. Vou falar do dia anterior, do evento do dia anterior. Isso não poderia ter sido, digamos assim, a diferença entre um acidente ou



não naquele caso? É isso que eu... É diferente do acidente. Vamos considerar que no dia do acidente o reverso não teria feito nenhuma diferença. Mas, no dia anterior poderia ter feito essa diferença?

O SR. RUY AMPARO - No dia anterior não houve um acidente. O avião não foi para a grama.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, não houve um acidente, houve um...

O SR. RUY AMPARO - Ele fez uma frenagem um pouco mais longa, foi o que foi reportado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Que comeu a pista inteira. Segundo o comandante, numa entrevista a que eu assisti no *Jornal Nacional*, a pista estava muito escorregadia e ele comeu a pista inteira. Segundo a expressão dele, foi um sufoco ele ter conseguido terminar aquela cabeceira da pista.

O SR. RUY AMPARO - Eu vi a entrevista, sim, Deputado, não vou me furtar a isso, mas eu gostaria de conversar com o comandante para ver exatamente onde o avião parou. Nós sabemos exatamente, pelo depoimento dele, que ele parou além do ponto em que ele pára normalmente, que é bem no meio da pista, naqueles 1.300 metros normais ali. Agora, o quão depois eu preferiria conversar com o comandante. Eu não tenho essa informação para lhe dar a resposta precisa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Houve algum caso semelhante de reverso pinado com o A320 este ano, que tivesse acontecido, que tivesse voado os 10 dias? É claro que a gente vai saber pelo histórico de manutenção, mas apenas para poupar um tempo de informação, houve algum outro caso semelhante a esse?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, houve sim, não é uma situação anormal. Eu não consigo lhe precisar quantos. Não é freqüente. Como eu disse, o Airbus é um avião que dá muito pouca pane. Mas, sim, teve alguns casos em que nós voamos com os reversores pinados.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, o senhor me permite um aparte, me desculpe, com todo o respeito?

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



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A TAM vai continuar com esse procedimento? O senhor agora me deixou mais encucado. Já houve esse problema do reverso, já ter acontecido de travar, de ser travado. A TAM vai continuar com esse procedimento a partir desse acidente, de somente 10 dias depois fazer esse conserto?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, o que eu posso lhe assegurar é que a TAM vai continuar seguindo o manual e as leis vigentes, como ela sempre fez.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas que leis?

O SR. RUY AMPARO - Tudo o que está no manual vai ser seguido.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O manual do Airbus e o manual da ANAC, o senhor não vai seguir, não?

O SR. RUY AMPARO - O manual do Airbus é o manual da ANAC. Ele é aprovado pela ANAC. Ele é a minha lei, muito mais do que qualquer recomendação, que pode ser para todos os aviões. Na hora em que a ANAC particulariza e fala: "*O seu avião, você opere assim porque a Airbus falou*", eu tenho que seguir.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ou seja, o que o senhor está me respondendo... Só para encerrar, a TAM vai continuar com este mesmo procedimento de que, ao dar um problema no reverso, ela vai esperar esses 10 dias para consertar, se não puder consertar no segundo ou no terceiro?

O SR. RUY AMPARO - Eu estou lhe assegurando que ...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem idéia por que esses 10 dias? No 11º dia acontece o quê, então? É só mesmo para...

O SR. RUY AMPARO - Não acontece nada, Deputado. O fato de ter 10 dias, ou 3 ou 2, é para que não haja superposição de componentes que não estão 100%. Só isso: para diminuir o *workload* do piloto, porque o senhor vê que, a cada componente que exige uma ação especial, ele tem que, no *briefing*, antes do pouso, tomar conta daquilo. Então, não pode ter, estatisticamente, muito disso acontecendo. Mas não ia acontecer nada. Se ele ficasse 20 dias, em termos de quebrar ou de prejudicar, não ia acontecer nada. E eu quero lhe afirmar o seguinte: a TAM cumpre a lei e vai continuar cumprindo os procedimentos dos manuais.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então me permita, só para encerrar, Presidente: há uma regulamentação da ANAC totalmente na contramão da sua lei, do seu livro, do seu MEL... É MEL que se chama?

O SR. RUY AMPARO - O MEL é o manual... Olha aqui. Nós, aqui; um operador na Europa, um operador nos Estados Unidos submetem...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, mas nós estamos no Brasil e há uma regulamentação da ANAC. É isso que eu quero...

O SR. RUY AMPARO - Um instante, um instante. A regulamentação da ANAC é o MEL. Na página de rosto ali o senhor vê claramente assinado, existe um técnico da ANAC que se responsabilizou por aquilo. E, naquela análise desse MEL, ele levou em conta todas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, Sr. Presidente, eu acho que nós temos que fazer...

O SR. RUY AMPARO - Desculpe, desculpe. Ele levou em conta todas as recomendações, porque uma recomendação nunca é geral. Ela é por tipo de avião, ela é particularizada nos manuais. O senhor entendeu?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Entendi.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa., Deputado Efraim, gostaria de falar alguma coisa? Está com o microfone ligado.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Gostaria de só mais uma pergunta.

Mudando um pouco o foco, Dr. Ruy Amparo, até porque esse outro tema me interessa bastante também, até por questão de formação profissional e pós-graduação em Direito do Consumidor, a TAM, nessa relação dela com o consumidor... Qual é a sua avaliação? O senhor acredita que a TAM está cumprindo as expectativas? Pode melhorar? Há como melhorar?

O SR. RUY AMPARO - Eu não sei se consigo responder a sua pergunta, mas uma das coisas que a TAM preza muito é o respeito ao seu passageiro, ao seu usuário. Então, dentro da TAM existe um compromisso de você cuidar desse usuário — é o famoso espírito de servir —, o que inclui a segurança de vôo, inclui a pontualidade, inclui o serviço. Essa foi uma doutrina colocada pelo Comandante Rolim, ou seja, a TAM tem que cuidar do seu usuário sim. Por filosofia, ela é assim. Não sei se essa...



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Reinscrevendo-me para a próxima pergunta, Sr. Presidente... E essa informação que se obteve de que as empresas aéreas poderiam pedir ressarcimento por conta dos prejuízos que estão tendo em face do caos aéreo, seja da INFRAERO, seja do Governo, a TAM pretende levar à frente qualquer ação nesse sentido de pedir ressarcimento pelos prejuízos em virtude do caos aéreo?

O SR. RUY AMPARO - Deputado, o senhor vai me perdoar, mas não está no meu horizonte de conhecimento isso. Não consigo nem tentar lhe responder.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Mas essa informação o senhor já ouviu circular na imprensa?

O SR. RUY AMPARO - Eu vi pelos jornais, para ser franco, mas não é uma informação...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Nunca foi discutido isso no âmbito interno da empresa?

O SR. RUY AMPARO - Não comigo, por favor.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não com a sua presença?

O SR. RUY AMPARO - Não.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E, para concluir, se também não for da sua alçada, mas qual é a sua impressão sobre a informação do Presidente da INFRAERO de que iria cair sobre as costas do consumidor a questão do aumento da segurança de vôo? Será que é o consumidor que tem de suportar isso? Será que é o consumidor quem está lucrando com o serviço aéreo? Ou a TAM tem uma visão diferente, acredita que as tarifas que o próprio consumidor já paga — a TAT, a ATAERO —, todas as tarifas do serviço já não são bastantes para fornecer as devidas e adequadas condições de segurança de vôo?

O SR. RUY AMPARO - Bom, Deputado, a única coisa que eu posso assegurar é que é nossa obrigação e nós vamos permanecer o tempo todo lutando para que a segurança de vôo seja a maior possível. Agora, eu não consigo dizer se isso...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Essa responsabilidade tem de ser do consumidor, do cidadão que voa? Tem que cair sobre ele? Será que as empresas não poderiam colaborar nesse sentido, já que são elas quem lucram com o serviço?



Será que a TAM, a Gol, todas as empresas que operam no sistema aéreo brasileiro também não teriam de compartilhar essa responsabilidade e não dizer que o aumento da passagem para o consumidor é que vai bancar a melhora da segurança de vôo no País?

O SR. RUY AMPARO - Quanto ao aumento, Deputado, eu não consigo comentar isso na minha área de atuação, mas eu sei que a companhia está muito empenhada na segurança de vôo, independentemente disso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Só para tentar concluir a lista de perguntas... Depois, se alguém mais quiser fazer alguma pergunta, eu libero.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Pensei que V.Exa. já tinha acabado suas perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não. Eu cedi a V.Exa. pela gentileza com que V.Exa. sempre procedeu aqui.

V.Sa. falou que houve casos neste ano de 2007 e certamente estarão naquela documentação registrada em manutenção. De cabeça o senhor não lembra de nenhum caso de reverso que tenha sido pinado neste ano em alguma aeronave específica?

O SR. RUY AMPARO - Não, mas pode ter acontecido. Aconteceu.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Com certeza. Está certo.

O senhor acredita que no pouso dessa aeronave houve acionamento desse outro reverso ou... Tentando reformular a pergunta, para que o senhor não possa falar em tese, nos casos em que aconteceram reverso pinado, em outras aeronaves, nos pousos, a orientação da TAM é a utilização do outro reverso?

O SR. RUY AMPARO - A orientação da TAM é o seguimento estrito do manual. Como eu falei para o senhor, ali a gente vê no manual que é voltar a manete para trás e acionar os 2 reversores, como se ele estivesse lá, com o comandante "brifado" que ele não está.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não havendo um, ele acionaria o outro. Seria o procedimento normal.

O SR. RUY AMPARO - É, ele dá o mesmo comando como se ele estivesse lá.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Vou repetir uma pergunta que ontem já motivou um debate entre nós dentro do centro de manutenção e talvez para parte da imprensa já tenha veiculado. Alguns Parlamentares não viram, mas é importante colocar este ponto, o questionamento que nós fizemos ontem lá de a TAM ter anunciado, através de seu presidente — pode ser que o senhor não queira comentar, mas ontem o senhor comentou —, que não pousaria mais em Congonhas em dias de chuva sem o *grooving* ter sido feito.

A nossa posição, que eu vou repetir aqui, é: se essa situação fosse inibidora, a TAM já deveria ter tomado essa decisão antes do acidente. Se essa posição é, como a TAM falou ontem — o senhor falou ontem para todos nós — é o respeito da decisão da autoridade aeroportuária, então a TAM não precisaria ter anunciado, porque ela iria cumprir a decisão da autoridade aeroportuária. Então, eu gostaria que o senhor esclarecesse, porque a impressão que passou para os Parlamentares e para uma parte da sociedade é que a TAM anunciou uma decisão que, na prática, ou ela deveria ter sido tomada antes ou é uma decisão que, na prática, não tem nenhuma redundância, porque é a autoridade aeroportuária quem vai ditar a norma, já que a TAM vai segui-la. E pareceu um gesto de *marketing*, com o intuito de o foco ficar diferenciado do foco que está sendo até hoje. Então, eu queria dar oportunidade para que o senhor esclarecesse esse ponto.

O SR. RUY AMPARO - Perfeito. Pedindo inclusive desculpas, porque eu posso não ter toda a informação. Mas a aviação... A informação tem que ser sempre maior, quer dizer, nós não podemos nunca pecar por omissão. Então, assim... Quando a INFRAERO — isso eu vi no jornal — declarou que Congonhas ia ser interditada a principal em dias de chuva, o fato de alertar os comandantes de que isso está acontecendo — e aqui eu vou falar pessoalmente também, como eu não sou dessa área... Mas o fato de alertar os comandantes significa o seguinte: em dias de chuva, a principal não vai ser usada, vai ser usada só a auxiliar; portanto, as condições mudam. Eles têm que, no *briefing* pós-pouso, saber disso. Algumas vezes pode ser até que sob algumas condições de peso a aeronave não possa pousar na auxiliar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas é que o estardalhaço da divulgação — o presidente, com toda a pompa e circunstância — quis dizer que a



TAM estava anunciando publicamente a sua desconfiança na situação informada pela autoridade aeroportuária. Isso é muito importante, porque, de certa forma, estabelece uma confiança ou desconfiança na decisão da autoridade aeroportuária e isso tem impacto na nossa Comissão. O estardalhaço com que isso foi anunciado passou a impressão para todos nós de que a TAM diferentemente ou independentemente da decisão da autoridade aeroportuária tomou o posicionamento de não pousar até o *grooving* estar pronto. Por isso que eu queria que o senhor esclarecesse bem, porque é relevante.

O SR. RUY AMPARO - Não, Sr. Presidente, eu entendi o seu ponto, quer dizer... Quando uma aeronave vai para pouso, o sistema é todo um sistema de confiança. Como eu lhe disse, a manutenção disse ao piloto: *“Olha, esse reverso está seguro e travado. Ele não vai abrir inadvertidamente no pouso.”* O comandante confia. Quando a torre fala para ele: *“A condição da pista é essa e essa”*. Quando está nos manuais: *“A condição de atrito é essa”*, existe uma relação de confiança entre os diversos entes aí. E é claro que a companhia tem que confiar, porque, por exemplo, a autoridade aeroportuária é auditada pela ICAO e por outros segmentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Então, se a INFRAERO abrir a pista principal, mantiver aberta, mesmo que haja um dia de chuva, mas ela mantém aberta, porque ela entende que está confiável, pelas medições que ela deve estar fazendo, a TAM pousará?

O SR. RUY AMPARO - Não é só manter aberta, Deputado. Ela tem que manter... A pista é aberta com uma condição técnica declarada. A TAM vai pousar se dentro dessa condição técnica declarada a *performance* do avião for adequada. Eu fugi um pouquinho da minha área...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, eu estou...

O SR. RUY AMPARO - ...mas como engenheiro eu não posso me furtar de dar essa resposta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas veja bem: é um ponto relevante e acho que não dá para esperar uma semana...

O SR. RUY AMPARO - Concordo, concordo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - ... o Presidente estar aqui para poder falar sobre isso.



Sr. Relator, tendo em vista o encerramento de inscrições, primeiro, pergunto se V.Exa. tem interesse em algum questionamento. *(Pausa.)*

Tendo em vista não haver mais Parlamentares inscritos, pergunto aos presentes se há algum ainda que deseja fazer algum esclarecimento. Estou abrindo essa fase para isso. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira mais fazer qualquer pergunta, declaro encerrada a presente reunião, informando que amanhã, às 9h, haverá reunião deliberativa para apreciação de requerimentos e, às 11h, a oitiva do diretor do CENIPA, brigadeiro Jorge Kersul Filho.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sr. Presidente, por ter chegado depois, não sei se V.Exa. já esclareceu: já há a pauta dos requerimentos de amanhã?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Sobre a pauta eu estabeleci um horário de encerramento para a apresentação, a pauta já foi feita pela Comissão, V.Exa. já pode pegar com o Secretário da Comissão ou estará no seu *e-mail* já disponível. Foram requerimentos apresentados por todos acerca do acidente. Qualquer outro requerimento pendente que não tenha a ver com o acidente ou a repercussão do acidente não estará presente. Como o caso do requerimento do Deputado Gustavo Fruet que eu avisei de manhã que não iria colocar. Esse ponto ficará para a semana que vem. Mas todos os requerimentos que tratam do acidente foram colocados sem qualquer...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Qual é o requerimento do Deputado Fruet, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Foi o requerimento pedindo que a Comissão determinasse uma abertura de processo contra a ANAC.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado a todos.